

Le Régime Juridique
des
Lignes de Transport d'Energie
à Haute Tension

THÈSE

SOUTENUE

DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE LYON
POUR LE DOCTORAT EN DROIT

PAR

Louis DUPRÉ LA TOUR

*Ingénieur de l'Ecole Supérieure d'Electricité
Licencié ès sciences*



LYON

BOSC Frères, M. et L. RIOU

IMPRIMEURS-ÉDITEURS

—
1932

Le RÉGIME JURIDIQUE
des LIGNES de TRANSPORT d'ÉNERGIE à HAUTE TENSION

Le Régime Juridique
des
Lignes de Transport d'Energie
à Haute Tension

THÈSE

SOUTENUE

DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE LYON
POUR LE DOCTORAT EN DROIT

PAR

Louis DUPRÉ LA TOUR

*Ingénieur de l'Ecole Supérieure d'Electricité
Licencié ès sciences*



LYON

BOSC Frères, M. et L. RIOU

IMPRIMEURS-ÉDITEURS

1932

UNIVERSITÉ DE LYON - FACULTÉ DE DROIT

Professeurs honoraires :

- MM. APPLETON (Charles), ✱, ✱.
APPLETON (Jean), O. ✱, ✱ I.

Professeurs

- MM. JOSSEMERAND, ✱, ✱ I., Doyen, Professeur de *Droit civil*, quai Gailleton, 29.
PIC (Paul), ✱ O., ✱ I., Professeur de *Droit international public*, place Ollier, 2.
LAMBERT, ✱, ✱ I., Professeur de *Droit comparé*, rue Sully, 24.
LAMEIRE, ✱ I., Professeur de *Droit constitutionnel*, 44, chemin de Vassieux, Caluire (Rhône).
LÉVY, ✱, ✱ I., Professeur de *Droit civil*, rue Pierre-Corneille, 61.
GONNARD, ✱, ✱ I., Professeur de *Economie politique*, rue Vaubecour, 34 bis.
ANTONELLI, ✱, ✱, ✱ I., Professeur de *Histoire des doctrines économiques*, avenue de Noailles, 17.
PERROUD, ✱, ✱ I., Professeur de *Procédure civile*, quai des Brotteaux, 2 (V. 9-50).
COHENDEY (Georges), ✱ I., Professeur de *Droit commercial général*, quai Saint-Vincent, 46 (B. 37-36).
GARRAUD (Pierre), ✱, ✱, Professeur de *Droit criminel*, cours de la Liberté, 29. Assesseur du Doyen.
ROUBIER, ✱, Professeur de *Droit civil*, rue Pierre-Corneille, 107.
FALLETTI, Professeur de *Droit Romain*.
LAMBERT (Jacques), Professeur chargé des institutions internationales de la Paix.
NICOLAS, Professeur de *Droit administratif*.

Agrégés

- MM. PHILIP, chargé de cours de *Economie politique*.
PERROUX (François), *Science des Finances*.
DE LAPLANCHE, Professeur de *Histoire de Droit*.

Chargé de cours

- M. CONDOMINE, ✱ A., *Droit civil* (Capacité, 1^{re} année).

Secrétariat

- M. DUBROCA, ✱ A., secrétaire.

MEMBRES DU JURY

- M. NICOLAS, Professeur à la Faculté de Droit, *président*.
M. LAMEIRE, Professeur à la Faculté de Droit.
M. PHILIP, Chargé de Cours à la Faculté de Droit. } *assesseurs*.

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



A MONSIEUR PAUL BOUGAULT

*Président du Comité du Contentieux
de la Chambre Syndicale des Forces Hydrauliques*



Digitized by the Internet Archive
in 2026

Le RÉGIME JURIDIQUE
des LIGNES de TRANSPORT d'ÉNERGIE à HAUTE TENSION

Introduction

Exposé sommaire
de la législation des transmissions ⁽¹⁾
d'énergie électrique

Avant d'aborder l'étude de la réglementation spéciale qui constitue l'objet de cet ouvrage, il est indispensable de posséder des notions précises sur l'ensemble de la législation de l'électricité en France. La loi du 15 juin 1906, qui forme la base de cette législation, régit sur de nombreux points les lignes de transport aussi bien que les réseaux de distribution proprement dits. De plus, en bien des cas, nous se-

(1) Afin d'éviter les ambiguïtés qui résultent dans les textes actuels de ce que le mot « distribution » est pris tantôt dans son sens restreint, tantôt dans l'acception plus générale de « distribution » ou « transport », nous employons le terme général de transmission d'énergie pour désigner toutes les installations électriques, qu'il s'agisse d'installations privées, de services publics de distribution, ou de services publics de transport. (Cf. projet de loi sur les transmissions d'énergie électrique, déposé le 11 avril 1930.)

rons obligés de déduire la solution des problèmes qui se poseront pour les lignes de transport, des principes législatifs, réglementaires ou jurisprudentiels affirmés à propos de la distribution au sens strict.

Nous nous réservons d'insister sur ces principes au fur et à mesure de notre exposé. Il convient cependant qu'une vue synthétique de la question des transmissions d'énergie électrique permette au lecteur de mettre chaque chose à sa place et de donner à chaque idée sa valeur propre.

Après quelques aperçus historiques, nous exposerons dans cette introduction les principes directeurs de la loi du 15 juin 1906 et leur évolution postérieure. Puis nous procéderons à une analyse sommaire de cette loi avec les modifications que le législateur y a apportées en 1922 et 1925.

Il est bien entendu que, dans un exposé aussi bref, nous ne pouvons prétendre être complet. On trouvera dans la bibliographie annexée à cette étude une liste d'ouvrages où le lecteur qui chercherait des précisions trouvera tous les éclaircissements désirables.

I. — Notions historiques

Lorsqu'apparurent les premières distributions d'éclairage électrique, aux environs de 1878 (2), il existait déjà depuis de nombreuses années des distribu-

(2) C'est à cette date que le Conseil d'Etat fixe l'entrée dans la pratique de la distribution de l'éclairage électrique. C. E., 26 nov. 1897 (Rec. 1897, p. 718); 11 nov. 1910 (Dalloz Chr. 1910, p. 90). Voir P. Bougault : Autorisations de voirie, p. 227.

tions de gaz et d'eau qui s'étaient établies sous le régime de la concession municipale. Tout naturellement, ce fut la même formule que, le plus souvent, l'on fut conduit à adopter pour les réseaux de distribution d'éclairage électrique. Fréquemment d'ailleurs ces réseaux s'établissaient accessoirement à des distributions d'éclairage au gaz, par application de la clause fameuse des « progrès de la Science » insérée dans les cahiers des charges des concessions gazières, et d'après laquelle le concessionnaire s'obligeait à faire profiter la commune de tout mode d'éclairage nouvellement découvert et constituant un progrès sur les moyens en usage au moment de l'octroi de sa concession.

La concession de distribution d'électricité, strictement municipale dans la plupart des cas, ne conférait au titulaire que l'autorisation d'occuper, pour les besoins de sa distribution, les rues et chemins dépendant du domaine public communal. Pour les routes nationales et départementales, c'était au Maire de la commune à obtenir du Préfet une permission de voirie pour la distribution.

Les lignes qui ne faisaient pas partie de distributions d'éclairage, telles que lignes de jonction ou lignes destinées à la distribution de force motrice, s'établissaient sous le régime de la permission de voirie.

Les règles que nous venons d'exposer n'avaient d'ailleurs rien d'absolu. Certains réseaux se trouvaient placés sous des régimes fort différents. Citons par exemple le réseau de Lyon et Villeurbanne de la

« Société Lyonnaise des Forces Motrices du Rhône », qui fut concédé en même temps que le Canal et la chute d'eau de Jonage, par la loi du 9 juillet 1892 (*J. O.* du 10 juillet 1892).

Le développement des applications de l'électricité fit bientôt sentir la nécessité d'une loi réglementant l'ensemble de la matière. Dès le 20 avril 1894, une commission présidée par M. Armand Rousseau, Conseiller d'Etat, était chargée par le Ministre des Travaux Publics de jeter les bases de la nouvelle législation. M. Guillaïn fut nommé rapporteur à la Chambre du projet ainsi élaboré. Devenu ministre pendant la législature 1898-1902, M. Guillaïn dut transmettre ses fonctions de rapporteur à M. Berthelot. La Chambre examina le projet le 10 juillet 1900 et, devant les objections qu'il souleva, crut devoir le renvoyer à une commission présidée par M. Léon Janet, qui mit cinq ans à le mettre au point. Le rapport définitif fut enfin déposé le 13 juillet 1905 et la loi fut promulguée le 15 juin 1906 (*J. O.* du 17 juin 1906).

II. — Les principes directeurs de la loi du 15 Juin 1906 et leur évolution postérieure

En 1906, l'usage de l'électricité n'a pas pris encore l'essor qui en fait aujourd'hui un facteur prépondérant de la vie économique et sociale. Le distributeur d'électricité intéresse surtout les pouvoirs publics en ce qu'il est obligé, dans l'immense majorité des cas, d'occuper le domaine public de façon permanente par

les ouvrages destinés à véhiculer le courant. Pour cette occupation il ne peut être question d'aliéner définitivement une partie du domaine public. Quel titre juridique doit-on donner à l'entrepreneur de distribution pour l'installation de ses lignes ? A cette question deux réponses étaient possibles. Mais, selon le parti qu'il prenait, le législateur, qu'il le voulût ou non, résolvait un problème d'une exceptionnelle gravité et dont la solution devait influencer grandement sur le développement de la jeune industrie : fallait-il considérer les distributions d'électricité comme des services publics, ou devait-on n'y voir qu'une simple affaire privée, pouvant se développer et se gérer librement comme toute entreprise commerciale, et simplement soumise à un pur régime de police pour l'occupation de la voie publique ? Dans le premier cas on optait pour la concession ; dans le second, pour la simple permission de voirie.

La distribution de l'électricité est-elle un service public, c'est-à-dire une entreprise placée sous l'autorité des gouvernants et destinée à satisfaire un besoin collectif du public ? La question ne fut pas résolue en 1906 (3). On laissa le distributeur libre d'opter

(3) A l'heure actuelle encore, la doctrine se trouve divisée sur ce point. Pour Hauriou, une distribution d'énergie exploitée en vertu d'une permission de voirie, est une entreprise privée. Mais il y a service public dès qu'il y a concession. M. Mestre se rallie à cette opinion : d'après lui, toute concession d'occupation du domaine public entraîne nécessairement concession de service public. Il y aurait service public dès qu'il y a cahier des charges et tarif maximum (notes au Sirey 1924-1-241 et 289).

M. Jèze s'insurge contre ces opinions (Principes généraux du Droit Administratif, pages 397 et suivantes). Pour lui, il faut distinguer : dans le cas de permission de voirie le caractère privé de l'entreprise ne fait aucun doute ; la concession déclarée d'utilité

entre les deux conceptions, en demandant à son gré une permission de voirie ou une concession. Toutefois, même dans le premier cas, les droits et les obligations du distributeur sont précisés dans une certaine mesure.

Rapidement d'ailleurs les idées évoluent. On cesse de considérer l'occupation du domaine public comme la seule chose intéressante pour les pouvoirs publics. L'électricité, dont les applications se développent à l'infini, est bientôt tenue pour indispensable à la vie moderne. Dans les villes, les maisons les plus modestes adoptent le nouvel éclairage. Le travail à domicile, abandonné depuis de longues années dans de nombreux corps de métiers, redevient possible et rémunérateur, grâce à la nouvelle force motrice, pratique, économique, inépuisable.

publique doit, d'autre part, être considérée comme un service public. Mais, dans la concession simple, il ne voit qu'une entreprise privée avec concession d'occupation du domaine. Il argue, pour cela, du fait que l'initiative de la création de cette concession « émane de l'entrepreneur et non de l'administration, ce qui est « un signe caractéristique de l'entreprise privée ».

M. Rolland (Précis Dalloz de Droit administratif, n° 803 et suivants) va plus loin. Il croit qu'en aucun cas la distribution de l'électricité ne peut être considérée comme un service public. Même la concession déclarée d'utilité publique ne serait autre chose qu'une entreprise privée très contrôlée. « Il ne faut pas, dit-il, « se laisser duper par le mot de concession. Il n'y a point, en « effet, de service à gérer ».

Nous nous rallions, quant à nous, à l'opinion de MM. Hauriou et Mestre. On peut, en effet, objecter à M. Jèze que l'initiative de l'entreprise appartient à l'entrepreneur dans tous les cas, qu'il y ait ou non déclaration d'utilité publique, et que, par conséquent, son critère ne peut être retenu. La thèse de M. Rolland contredit la définition qu'il donne lui-même du service public : une entreprise placée sous la direction des gouvernants et destinée à satisfaire aux besoins collectifs du public. Cette définition paraît convenir aux transmissions d'énergie électrique aussi bien qu'aux chemins de fer, par exemple.

De puissantes sociétés de distribution se créent et croissent. Le public, mis en confiance, leur apporte ses capitaux. D'importants bénéfices justifient le crédit dont elles jouissent.

L'Etat suit avec intérêt le développement de la nouvelle industrie. Devant ses impressionnants progrès, il lui semble désirable de lui appliquer uniformément le statut juridique des services publics, qui lui donne un droit de regard plus direct, et lui paraît sauvegarder d'une manière plus efficace les intérêts des usagers. Cette tendance se dessine dès les premières manifestations de la loi. Par la circulaire du 3 août 1908, qui accompagnait l'envoi aux Préfets du décret d'administration publique du 3 avril de la même année, réglant l'application de la loi du 15 juin 1906, l'Administration recommandait déjà de réserver les permissions de voirie aux lignes purement privées et aux lignes de transport deserving les services publics. Pour les distributions d'énergie, les Préfets devaient, autant que possible, aiguiller le demandeur vers le régime de la concession.

Toutefois, malgré la pression de l'Administration, de nombreux distributeurs manifestaient une préférence marquée pour le régime de la permission de voirie qu'ils estimaient plus libéral. Et, de fait, bien des réseaux s'établirent sous le signe de la liberté, qui n'auraient pas vu le jour si tôt sous le régime de la concession, plus étroitement soumis à l'autorité souvent tracassière des pouvoirs publics. Ceux-ci d'ailleurs ne désarment pas. Une nouvelle circulaire du 1^{er} octobre 1912 constate que « si l'on considère que

le retrait de ces permissions ne peut, suivant la jurisprudence actuelle du Conseil d'Etat (4), être fondé sur d'autres motifs que ceux qui sont tirés des exigences de la loi, de l'intérêt de la voirie ou de la sécurité publique, il en résulte que les entreprises ainsi autorisées risquent de constituer de véritables monopoles de fait, sans charges, sans durée définie, n'offrant aucune garantie pour la sauvegarde des intérêts du public ».

Quelle devait être l'attitude de l'Administration devant ces inconvénients ? La loi ne lui donnait pas les moyens d'y parer. Elle usa d'un subterfuge : la même circulaire du 1^{er} octobre 1912 prescrit aux Préfets et aux Ingénieurs du Contrôle d'éliminer systématiquement les demandes de permissions, toutes les fois que la concession paraît possible. Si aucune demande de concession n'était présentée, l'autorité compétente pouvait accorder les permissions, à condition « d'y insérer toutes clauses utiles pour que la distribution n'apportât aucune gêne à la création ultérieure d'autres distributions ou d'ouvrages à établir dans l'intérêt public ». Suivait l'énumération de ces clauses, dont certaines assez rigoureuses, comme on en pourra juger par celle-ci : le permissionnaire devait s'engager « à renoncer éventuellement, sur la demande de l'autorité concédante et après un préavis de 2 ans, au

(4) C. E., 8 février 1889, Thurraud; 15 novembre 1895, Tauveron; 14 janvier 1910; D. 1911-3-126; Cf. cependant : C. E. 10 juillet 1896, Colette; 27 décembre 1901, Pecard; 6 juillet 1902, Goret. Voir l'analyse de ces derniers arrêts dans Bougault : Autorisations de voirie, p. 149. Cf. Mestre : Révocation des permissions de voirie, Paris, Rousseau, 1923.

bénéfice de leur permission s'ils en étaient requis dans l'intérêt public ». Les ouvrages existants devaient être rachetés à dire d'expert par l'autorité concédante. C'était mettre en échec la jurisprudence du Conseil d'Etat dont nous parlions plus haut.

Comme la loi n'obligeait pas le permissionnaire à accepter lesdites clauses, le demandeur d'une permission devait, avant de l'obtenir, « signer l'expédition de son arrêté de permission ». De la sorte, « l'autorisation de voirie solennellement définie jusqu'à ce jour comme un acte unilatéral, une mesure de police, devenait en quelque sorte synallagmatique (5) ».

Les efforts de l'Administration ne s'arrêtèrent pas là ; les énumérer tous nous entraînerait trop loin. Citons cependant un avis du Conseil d'Etat du 25 avril 1917, provoqué par le Ministère des Travaux Publics, sur l'interprétation qu'il convient de donner à l'article 8 de la loi du 15 juin 1906 en ce qui concerne l'égalité des conditions entre les entreprises de distribution d'énergie électrique. Le Conseil, constatant l'impossibilité de concilier l'article 5 de la loi qui interdit de prescrire dans les permissions aucune disposition relative aux conditions commerciales de l'exploitation, avec l'article 8 qui oblige l'Administration à maintenir l'équivalence des charges entre permissionnaires et concessionnaires, conclut que l'Administration « est fondée à préférer le régime de la concession à celui de la permission de voirie s'il ap-

(5) P. Bougault : Autorisations de Voirie, p. 170.

paraît que ce dernier mode d'exploitation n'est pas conforme à l'intérêt général (6) ».

Le Ministre fit état de cet avis dans une circulaire du 10 décembre 1918 et décida qu'à l'avenir toutes les demandes de permissions devaient être soumises par le Service du Contrôle au Ministère, qui les renvoyait invariablement avec un avis défavorable. Si bien que le Conseil d'Etat dut parfois modérer cette intransigeance excessive (7).

La loi du 27 février 1925 vint couronner les efforts de l'Administration pour éliminer les permissions de voirie. Son but non dissimulé est de « pousser l'industriel dans la voie de la concession (8) ». La permission n'est maintenue que dans des cas très limités et sous des conditions telles qu'elle n'a plus de la classique permission de voirie que le nom. C'est plutôt une manière de concession débarrassée d'un appareil un peu lourd.

Bien plus, le législateur a cru devoir réglementer les permissions anciennes, en organiser le rachat (9). « Le législateur de 1925 s'est montré en cela assez peu respectueux des droits acquis et des engagements de la puissance publique. Il est permis de regretter une semblable tendance qui n'est pas sans danger pour l'avenir des entreprises, qui sont, de par les nécessi-

(6) Pour plus de détails, voir P. Bougault : Autorisations de Voirie, n° 26 *ter*, p. 121.

(7) C. E., 4 février 1921 et 4 août 1922, Compagnie du Bourbonnais, D. 1922-3-57 et la note. Cf. : C. E., 11 avril 1913, Compagnie des Tramways de l'Est Parisien, Rec. p. 395.

(8) Rapport de M. Marraud au Sénat.

(9) Sur ce point voir R. G. E., 28 mai 1925, p. 509 et 4 avril 1923, p. 549 : Articles de M. P. Bougault.

tés de leur fonctionnement, en relations constantes avec l'Etat ou les autres collectivités administratives ⁽¹⁰⁾. »

Telle a été l'évolution des principes mis en œuvre par le législateur de 1906 : la distribution de l'électricité a été, de plus en plus, traitée en service public, à mesure que son importance comme facteur économique s'affirmait. Cette répercussion de l'économie sur le droit administratif n'est pas le côté le moins intéressant de la question, si l'on considère que l'évolution a été en grande partie l'œuvre des différents services centralisés au Ministère des Travaux Publics. Nous allons, dans le paragraphe qui va suivre, étudier sommairement l'ensemble de la législation des transmissions d'énergie électrique, dans son état actuel.

III. — Etude sommaire de la législation actuelle des transmissions d'électricité

Les textes législatifs actuellement en vigueur sur la matière sont contenus dans les lois du 15 juin 1906, 16 juillet 1922, 27 février 1925, 15 juin 1925 et 16 avril 1930 ⁽¹¹⁾.

On sait déjà que les régimes juridiques des transmissions d'énergie empruntant la voie publique se di-

(10) L'Huillier : *Législation des Distributions d'énergie électrique*, p. 18.

(11) Le texte modifié de la loi du 15 juin 1906 a été publié par M. Bougault dans la R. G. E. du 22 août 1925, p. 321.

visent en deux grandes catégories : les permissions de voirie et les concessions. Cette dualité est maintenue, bien que profondément modifiée, par la loi de 1925. Après quelques lignes consacrées aux distributions n'empruntant pas la voie publique, on étudiera successivement les permissions de voirie et les concessions et l'on terminera par quelques mots concernant les régies.

A. — DISTRIBUTIONS N'EMPRUNTANT PAS LA VOIE PUBLIQUE
EN AUCUN DE SES POINTS

Le législateur s'en désintéresse pour autant qu'elles ne gênent pas les services publics du télégraphe et du téléphone. Il faut, toutefois, une autorisation pour leur établissement « lorsque les conducteurs doivent être établis à moins de 10 mètres de distance horizontale d'une ligne télégraphique ou téléphonique préexistante ». Dans ce dernier cas, la ligne devra satisfaire aux prescriptions des arrêtés techniques en vigueur. Si cela ne suffit pas, et que les installations troublent les services du télégraphe et du téléphone, « les modifications jugées nécessaires devront être faites aux frais du distributeur. En cas de désaccord, il est statué par le Ministre, après avis du Comité d'Electricité ». (Articles 2 et 4 de la loi du 15 juin 1906). Le peu d'importance que peuvent prendre des distributions établies dans de telles conditions, explique l'indifférence du législateur.

B. — LES PERMISSIONS DE VOIRIE

1^o *Caractères généraux.* — A l'origine, la permission de voirie était un acte purement unilatéral de l'Administration, un acte de police de la voirie, sans le moindre caractère contractuel. Nous avons vu l'évolution profonde qu'a subi cette notion, de 1906 à 1925. Il semble cependant que, même actuellement, « les prescriptions relatives à l'exploitation commerciale de la distribution que la loi permet d'insérer dans les permissions, restent des dispositions purement réglementaires imposées au permissionnaire et non consenties par lui ⁽¹²⁾ ».

Il en résulte que les distributions soumises à ce régime ne sont pas des services publics, que les travaux d'établissement ou d'entretien de leurs réseaux ne sont pas des travaux publics. D'où d'importantes conséquences notamment quant à la compétence en cas de dommages causés aux tiers, compétence qui appartient toujours aux tribunaux de droit commun ⁽¹³⁾.

Au surplus, la permission de voirie, acte de police, n'est donnée, en général tout au moins, que pour l'occupation des seules voies spécifiées dans l'arrêté et non pour tout un territoire : toute extension, tout branchement nouveau, doit faire l'objet, sauf disposition contraire de la permission initiale, d'un arrêté spécial (Art. 10 du décret du 29 juillet 1927).

(12) L'Huillier : *Législation des D. E. P.*, p. 163.

(13) C. E., 30 juillet 1909; Voir P. Bougault : *Autorisations de Voirie*, p. 205; Mestre : *Propriétaires et Compagnies de Distribution d'énergie électrique*, p. 7.

2° *Autorité compétente pour accorder la permission.* — Aux termes de l'article 2, paragraphe 1^{er}, de la loi du 27 février 1925, « les permissions de voirie sont délivrées par le Préfet ou par le Maire, suivant que la voie empruntée rentre dans les attributions de l'un ou de l'autre ». Par application de ce texte, le Préfet est qualifié pour délivrer les permissions intéressant la grande voirie (routes nationales et départementales), ainsi que les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun. Le Maire aura compétence pour les chemins vicinaux ordinaires, les chemins ruraux, et les voies urbaines. Un seul réseau peut donc nécessiter des autorisations émanant d'autorités différentes.

3° *Conditions générales d'octroi des permissions.* — A l'origine, les permissions de voirie, simples actes de police de la voie publique, ont une durée illimitée. Elles sont précaires et révocables, sous réserve de la jurisprudence du Conseil d'Etat qui n'admettait leur retrait que dans certains cas. Ces conditions ont été considérablement modifiées par la loi du 27 février 1925.

a) L'article 3 de la loi dispose qu'il ne peut être accordé de permissions de voirie en vue de l'établissement de distributions ayant pour objet de fournir directement ou indirectement au public plus de 100 kw. On a pensé que pour une distribution de si faible importance l'appareil juridique de la concession était bien encombrant et pourrait effrayer un industriel

local capable d'entreprendre l'électrification d'un bourg. (Rapport de M. Marraud au Sénat).

On peut rapprocher cette règle de la loi du 16 octobre 1919 sur les forces hydrauliques qui fixe le même maximum de 100 kw. pour la puissance des chutes soumises au régime de la simple autorisation.

b) Les permissions ne peuvent être accordées que pour une durée déterminée, qui doit être inférieure à 30 ans (art. 4 de la loi). Elles peuvent être renouvelées indéfiniment par périodes successives de 30 ans au maximum. Si le renouvellement n'a pas lieu, les installations qui ne sont pas l'accessoire d'un service public ne peuvent être reprises par l'autorité qui a accordé la permission.

En cas de refus de la permission, le demandeur ne dispose en général que du recours dit hiérarchique. C'est une réclamation portée devant le supérieur de l'auteur de l'acte attaqué, par laquelle la personne lésée lui demande d'user de son autorité pour réformer ledit acte. En l'espèce, si la permission a été refusée par le Maire, le Préfet peut l'accorder à sa place, en vertu de ses pouvoirs de police. (Art. 98 de la loi municipale du 5 avril 1884). La jurisprudence est d'ailleurs constante sur ce point ⁽¹⁴⁾. De plus, la loi du 27 février 1925 permet dans tous les cas au demandeur qui voit sa demande rejetée, de se pourvoir auprès du Ministre, qui statue après avis du Comité d'Electricité.

(14) C. E., 27 mai 1887 (D. 1888-3-99); 3 avril 1908 (D. 1909-3-128); 5 décembre 1913 (D. 1920-3-20).

Le recours contentieux pour excès de pouvoir contre une décision de refus est beaucoup plus délicat que lorsqu'il s'agit du retrait d'une permission donnée. Le Conseil d'Etat paraît admettre aujourd'hui que, même en refusant une autorisation, l'autorité compétente ne saurait se désintéresser de l'intérêt général. (C. E. 1^{er} mars 1929, D. 1929-3-29 et Rec. 1929, p. 264). Quoi qu'il en soit, il est évident qu'il peut y avoir violation de la loi dans les motifs du refus ⁽¹⁵⁾. L'arrêté de refus peut aussi être entaché de détournement de pouvoir ⁽¹⁶⁾, par exemple dans le cas où les motifs inavoués sont purement financiers et n'ont rien à voir avec la police de la voie publique. Dans tous ces cas le recours pour excès de pouvoir est possible ⁽¹⁷⁾.

4° *Obligations du permissionnaire.* — La loi du 15 juin 1906, article 5, paragraphe 2, décidait que « les permissions de voirie ne peuvent prescrire aucune disposition relative aux conditions commerciales de l'exploitation ». Nous lisons au contraire dans l'article 4 de la loi du 27 février 1925 que l'autorité qui délivre la permission peut y insérer deux catégories de dispositions, l'une relative à l'obligation de fournir l'énergie, l'autre au tarif maximum.

(15) C. E., 11 avril 1913. Cité par P. Bougault : *Autorisations de Voirie*, p. 137.

(16) « Il y a détournement de pouvoir quand un agent administratif use de ses pouvoirs en se conformant à la lettre de la loi, mais en poursuivant en réalité un but autre que celui en vue duquel ses pouvoirs lui ont été attribués. » (L. Rolland, *Précis de Droit administratif*, p. 245).

(17) Sur la question, voir P. Bougault : *Autorisations de Voirie*, p. 134, n° 29.

Les permissions de voirie ayant pour objet d'autoriser la distribution de l'électricité « peuvent imposer au permissionnaire l'obligation de fournir de l'énergie sur tout ou partie du parcours de la distribution, dans la limite de la puissance disponible ». Le décret du 27 décembre 1926, article 4, précise toutefois que le permissionnaire pourra, s'il le juge utile, exiger de tout nouveau client un abonnement d'une durée minimum d'une année et même un minimum de recette brute annuel, dans les conditions fixées par son titre.

Les mêmes permissions « fixent les tarifs maxima de vente de l'énergie, qui seront établis par comparaison avec ceux des distributions voisines concédées, en tenant compte des circonstances locales et des conditions propres à chaque entreprise ». La fixation du tarif minimum est donc obligatoire. Ces tarifs sont d'ailleurs susceptibles de révision dans des conditions analogues à celles des distributions concédées. (Décret du 27 septembre 1926, art. 2).

5° *Fin du régime de la permission de voirie.* — Il y a pour la permission de voirie, quatre fins possibles : l'expiration, lorsque le délai pour lequel elle a été octroyée est écoulé ; la conversion en concession ; la révocation ; le rachat. Disons quelques mots des deux dernières.

D'après l'article 11, paragraphe 1^{er}, du décret du 29 juillet 1927, la révocation est possible dans les cas suivants :

a) Dans l'intérêt de la voirie ou lorsque la sécurité

publique l'exige. Notons en passant que le Conseil d'Etat se montre assez difficile sur les motifs de révocation tirés de l'intérêt de la voirie.

b) Si le permissionnaire n'a fait aucun usage de sa permission dans le délai d'un an depuis l'arrêté.

c) Si la distribution cesse d'être affectée à la destination qui avait motivé l'autorisation.

d) Si le permissionnaire ne se conforme pas aux obligations qui lui sont imposées par sa permission ou par les lois et règlements.

Dans ces trois derniers cas, la révocation ne peut être prononcée par l'Administration qu'après mise en demeure. Cette énumération est d'ailleurs limitative : toute révocation prononcée pour d'autres motifs serait entachée d'excès de pouvoir et susceptible d'être annulée par le Conseil d'Etat.

L'Administration peut, avons-nous dit, racheter les distributions établies sous le régime de la permission de voirie dans des conditions analogues aux distributions concédées. Ce rachat ne peut être opéré qu'à partir de la vingtième année à compter de l'octroi de la permission, sauf dans le cas où il résulte de l'application de la loi du 19 juillet 1922, c'est-à-dire où il est rendu nécessaire par la création d'un réseau collectif de transport d'énergie à haute tension. (Loi du 27 février 1925, art. 8).

C. — LES CONCESSIONS

Nous aurons l'occasion, au cours de notre étude du régime des transports d'énergie, d'insister sur les règles applicables aux concessions. Nous croyons utile,

cependant, d'en donner ici les principes, pour compléter la synthèse de la législation de l'électricité que nous avons entreprise dans cette introduction.

1° GÉNÉRALITÉS. — « Il y a service concédé lorsque l'Etat, un département, une commune, se déchargent sur un particulier ou une société privée, soit de l'exécution des travaux nécessaires à l'aménagement du service et de sa gestion pendant un certain temps, soit seulement de cette gestion, sans rien verser à titre de rémunération au concessionnaire, mais en lui donnant le droit de percevoir des redevances sur ceux qui usent du service (usagers) ⁽¹⁸⁾. »

La concession est à la fois un acte réglementaire et un contrat.

C'est un acte réglementaire parce que, suivant l'expression d'Hauriou, elle comporte une « concession temporaire des droits de la puissance publique, nécessaires à la construction d'un ouvrage public et à son exploitation sous forme de service public, pour le compte d'une Administration publique ⁽¹⁹⁾ ».

On aperçoit dans cette phrase les trois éléments de la concession acte réglementaire :

a) Il y a attribution de droits de puissance publique, en ce que la concession donne à son titulaire, dans certaines conditions, des pouvoirs exorbitants du droit commun sur les propriétés privées.

b) Les travaux de construction et d'entretien du

(18) Rolland : Précis Dalloz de Droit Administratif, n° 54.

(19) Cité par Bougault, Cahier des Charges, p. 3 en note.

réseau concédé sont des travaux publics, à la différence du cas de la permission de voirie.

c) Enfin, l'entreprise constitue un service public et, à ce titre, est soumise au pouvoir réglementaire de l'Administration.

La concession est également un *contrat* conclu entre l'autorité administrative compétente, d'une part, et le concessionnaire, d'autre part. Ce contrat porte sur deux éléments : sur l'exécution d'un travail d'aménagement du service public, et sur l'exploitation, pendant un certain temps, d'un service aménagé.

Du point de vue de la forme, le contrat est constitué par deux documents : un *cahier des charges* où se trouvent énoncées les clauses auxquelles s'obligent les parties et une *convention* qui se borne à constater leur accord.

Les règles que nous venons d'exposer, qui concernent toutes les concessions en général, s'appliquent intégralement aux transmissions d'énergie électrique concédées. Signalons toutefois que seules les concessions déclarées d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat, bénéficient de tous les droits que les lois et règlements donnent à l'Administration en matière de travaux publics, avec, en plus, le pouvoir d'établir sur les propriétés privées certaines servitudes sur lesquelles nous aurons l'occasion de revenir plus loin.

Dans les paragraphes qui vont suivre, nous précisons sommairement les règles spéciales aux concessions d'électricité.

2° AUTORITÉ COMPÉTENTE POUR ACCORDER LA CONCESSION. — En principe, l'autorité compétente pour accorder une concession de service public est celle dans les attributions de qui rentre ce service.

Antérieurement à la loi de 1906, les concessions avaient en général pour objet la distribution de l'éclairage et rentraient, par application de l'article 97 de la loi du 5 avril 1884, dans les attributions des communes. Ce principe souffrait des exceptions : nous avons signalé plus haut la loi du 9 juillet 1892 approuvant la convention provisoire passée le 4 avril 1892 pour la concession d'une chute d'eau sur le Rhône et d'une distribution d'électricité dans la ville de Lyon.

L'article 6 de la loi du 15 juin 1906 dispose que « la concession d'une distribution publique d'énergie est donnée, après enquête, soit par la commune ou par le Syndicat formé entre plusieurs communes, si la demande de concession ne vise que le territoire de la commune ou du syndicat, soit par l'Etat dans les autres cas ». Au surplus, l'article 188 de la loi de finance du 15 avril 1930 accorde le pouvoir concédant au département, lorsque la distribution n'excède pas le territoire départemental.

Dans l'état actuel de la législation, l'Etat, le département et les communes, syndiquées ou non, peuvent donc concéder des distributions publiques d'énergie.

Dans l'article 7 de la loi de 1906, il est expliqué quelles sont, dans chaque cas, les autorités administratives chargées de délivrer les concessions au nom de la personne morale publique concédante. Pour

l'Etat c'est, selon les cas, le Préfet ou le Ministre des Travaux Publics, après avis du Ministre de l'Intérieur. Lorsque la concession est de la compétence du département, l'acte est passé par le Préfet en exécution d'une délibération du Conseil Général. Il doit, de plus, être approuvé par le Ministre des Travaux Publics, après avis conforme du Ministre de l'Intérieur. Quant à la commune, c'est le Maire qui a qualité pour délivrer la concession en exécution d'une délibération du Conseil municipal. Si la concession est de la compétence d'un Syndicat de communes, l'acte de concession est passé par le président du comité du Syndicat, en exécution d'une délibération de ce comité, homologuée par les Conseils municipaux des communes syndiquées. Dans les deux derniers cas, l'acte doit être approuvé par le Préfet.

Remarquons l'intervention des assemblées délibérantes : Conseil Général ou Conseil Municipal, dans l'octroi des concessions. C'est que la concession est un acte de gestion du patrimoine de la personne publique concédante. Elle diffère en cela de la permission de voirie qui n'est, au moins théoriquement, qu'un acte de police de la voie publique.

3° DIFFÉRENTS TYPES DE CONCESSIONS. — Le décret du 29 juillet 1927 portant règlement d'administration publique pour l'application des lois du 15 juin 1906 et 27 février 1925, distingue quatre types de concessions à chacun desquels il consacre une section spéciale. Ce sont :

Les distributions publiques concédées par une commune ou un syndicat de communes ;

Les distributions publiques concédées par l'Etat ;

Les distributions d'énergie aux services publics concédées par l'Etat ;

Les transports d'énergie concédés par l'Etat.

Il faut ajouter à cette liste les distributions publiques concédées par le département. (Art. 188 à 190 de la loi du 16 avril 1930).

Il n'y a pas de règle absolue qui permette de déterminer d'une manière automatique à quel type de concession il faut avoir recours. « Le choix du régime à appliquer doit tenir compte à la fois de l'objet immédiat de la concession et du rôle qu'elle peut être appelée à jouer ultérieurement, par exemple pour des régions non encore électrifiées (20). » Les concessions de transport d'énergie et les concessions de distributions aux services publics, notamment, donnent lieu à de fréquentes confusions. Nous nous réservons de préciser plus loin les différences entre ces deux régimes.

4° OBLIGATIONS DU CONCESSIONNAIRE. — Les obligations du concessionnaire sont énoncées, soit dans les lois, décrets ou arrêtés qui régissent la matière, soit dans un document qui peut varier avec chaque concession dont il constitue pour ainsi dire la charte, et que l'on appelle le Cahier des Charges. L'article 6, paragraphe 2 de la loi du 15 juin 1906, déclare que

(20) Circulaire ministérielle du 29 juillet 1927.

« toute concession est soumise aux clauses d'un cahier des charges conforme à l'un des types approuvés par décret en Conseil d'Etat, sauf les dérogations ou modifications qui seraient expressément formulées dans les conventions passées au sujet de ladite concession ». Nous trouvons d'autre part, dans l'article 7 *in fine* de la même loi, les dispositions suivantes : « Si l'acte de concession passé par le Ministre, le Préfet, le Maire ou le président du syndicat de communes comporte des dérogations ou modifications au cahier des charges-type, il ne devient définitif qu'après avoir été approuvé par un décret délibéré en Conseil d'Etat ⁽²¹⁾. »

Ajoutons que les cahiers-types en question devraient être au nombre de cinq, correspondant à chacune des catégories de concessions dont nous avons parlé précédemment. En fait, ni celui des transports d'énergie, ni celui des concessions départementales n'est encore paru. Les cahiers de concessions rentrant dans ces dernières catégories doivent donc tous être approuvés par décret en Conseil d'Etat.

Les principales obligations imposées au concessionnaire sont les suivantes :

1° Il doit établir à ses frais un réseau d'une certaine importance, dont les éléments constitutifs sont prévus au cahier des charges ;

2° Il est obligé de fournir dans des conditions déterminées ;

(21) Cf. Mestre; note sous C. E., 27 juin 1930 et 16 janvier 1930; S. 1930-3-57.

3° Il doit établir ses prix sans pouvoir dépasser un tarif maximum fixé par le cahier des charges.

La première obligation résulte de la nature même de la concession qui est un des modes d'exécution d'un travail public. Nous n'insisterons pas davantage sur ce point.

L'obligation de fournir résulte de la qualité de gérant de service public dont est revêtu le concessionnaire. Pour qu'elle existe, il faut donc que la fourniture rentre dans l'exécution de ce service au triple point de vue de l'objet, de la situation de l'immeuble à alimenter, et de la puissance demandée.

Pour ce qui est du tarif maximum, il est évident que l'obligation de fournir serait illusoire si le concessionnaire pouvait établir ses prix à sa guise. Les pouvoirs publics concédants limitent donc, dans chaque cas, les prix qu'il est autorisé à pratiquer. Le tarif maximum se compose d'un terme de base qui peut être différent « suivant les conditions de puissance, d'horaire, d'utilisation et de consommation », et d'un terme correctif variant avec l'index économique électrique. Cet index, établi périodiquement par le Ministère des Travaux Publics, tient compte des variations du coût de la main-d'œuvre et du charbon dans la région pendant le trimestre considéré. Le tarif maximum est lui-même susceptible de révision, dans certaines conditions, lorsque les circonstances économiques, techniques ou commerciales de l'exploitation se trouvent profondément modifiées (22).

(22) Sur le tarif maximum cf. P. Bougault, *Cahier des Charges*, p. 157 et suiv. — L'Huillier, *op. cit.*, p. 104.

5° DROITS DU CONCESSIONNAIRE. — En contre-partie des obligations dont nous venons de parler, le concessionnaire jouit de privilèges importants, dont l'étendue varie selon qu'il s'agit d'une concession simple ou d'une concession déclarée d'utilité publique.

Concession simple : le premier privilège conféré au concessionnaire est le droit d'établir et d'entretenir les ouvrages destinés à la transmission de l'énergie au-dessus ou au-dessous des voies publiques de toutes catégories, comprises dans le périmètre de la concession (art. 10, § 1, loi du 15 juin 1906). L'exercice de ce droit est soumis à certaines conditions, notamment à une approbation préalable des projets par les « services intéressés » parmi lesquels les représentants de l'administration des P. T. T. (art. 14). Il entraîne, de plus, le paiement de redevances fixées par décret rendu en exécution de l'article 18, 7°, de la loi. Enfin l'article 10, § 2, dispose que « l'autorité qui a fait la concession a toujours le droit, pour un motif d'intérêt public, d'exiger la suppression d'une partie quelconque des ouvrages d'une concession ou d'en faire modifier les dispositions et le tracé ».

Un second avantage important peut être accordé au concessionnaire : le privilège d'occupation du sol pour la distribution de l'éclairage privé, par dérogation au principe de libre concurrence posé par l'article 8, § 1, de la loi de 1906. Le titulaire du privilège obtient la promesse que le droit d'utiliser les voies publiques sur le territoire de sa concession, en vue de pourvoir à l'éclairage privé, ne sera accordé à aucun autre qu'à lui-même. Ce privilège, dit privi-

lège d'éclairage, ne peut être accordé que par la commune, le syndicat de communes, ou le département. Il ne peut avoir pour objet que l'éclairage privé et non la force motrice, pour laquelle la concurrence reste libre dans tous les cas.

Concessions déclarées d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat. Outre les avantages précédents, ces concessions jouissent de prérogatives importantes énumérées dans l'article 12 de la loi. D'abord, l'entreprise qui a obtenu cette déclaration est investie, pour l'exécution des travaux d'établissement du réseau, de tous les droits que les lois et règlements donnent à l'Administration en matière de travaux publics. Elle peut procéder à des expropriations, conformément à la loi du 3 mai 1841. Elle jouit, de plus, des quatre servitudes suivantes qu'elle peut exercer de plein droit, sans consentement préalable des tiers.

1° Etablir des supports pour conducteurs aériens sur tous les murs, toits ou terrasses des bâtiments, à condition que l'on y puisse accéder de l'extérieur (servitude dite d'appui).

2° Faire passer les conducteurs au-dessus des propriétés privées.

3° Etablir à demeure des canalisations souterraines ou des supports pour conducteurs aériens sur des terrains privés, non bâtis et non clos.

4° Couper des branches d'arbres qui peuvent se trouver à proximité des lignes aériennes.

L'indemnité consécutive à l'exercice de ces servitudes est fixée par le Juge de Paix.

6° FIN DE LA CONCESSION. — Une concession peut finir de trois manières : par expiration, rachat ou déchéance.

a) *Expiration*. — La durée de la concession est fixée par le cahier des charges. Sauf dérogation, elle ne peut, d'après le texte des cahiers types, excéder quarante ans pour les distributions d'énergie aux particuliers et cinquante ans pour les distributions d'énergie aux services publics. La concession ne peut être prolongée, mais elle est susceptible de renouvellement dans certaines conditions, après accomplissement, dans les délais prescrits, des formalités prévues par la loi de 1906.

A l'expiration, l'autorité concédante a, sur les ouvrages de la distribution, un droit de reprise facultatif. L'exercice de ce droit est soumis à un préavis de deux ans. Si l'autorité concédante n'en use pas, le concessionnaire est obligé d'enlever les ouvrages à ses frais. La reprise a lieu gratuitement, sauf pour les installations non amorties, qui donnent lieu à une indemnité calculée selon les stipulations du cahier des charges (art. 22 des cahiers-types).

b) *Rachat*. — Le rachat peut être effectué après une période d'exploitation déterminée par le cahier des charges. Dans tous les cas, l'autorité concédante doit prévenir le concessionnaire deux ans auparavant. L'indemnité de rachat est, en principe, allouée sous forme d'une annuité égale à la moyenne des produits nets des cinq meilleures des sept années précédant le rachat, sans pouvoir être inférieure au produit net de la dernière de ces sept années. Elle est payable cha-

que année jusqu'à la date normale d'expiration de la concession. A cette annuité peut s'ajouter une indemnité d'amortissement en capital, pour les ouvrages exécutés peu avant le rachat. Parfois, et notamment lorsqu'il s'agit d'une distribution aux services publics, l'indemnité représente non plus la compensation du manque à gagner, mais le remboursement des dépenses effectuées par le concessionnaire. Dans ce dernier cas, le calcul de la somme à verser se fait en ajoutant aux dépenses de premier établissement les pertes et « insuffisances » dont a pu souffrir le concessionnaire pendant les années écoulées.

Le rachat a pour effet de subroger l'autorité concédante dans tous les droits et obligations du concessionnaire.

c) *Déchéance*. — La déchéance est une sanction infligée au concessionnaire en cas de manquement grave à ses obligations. Les causes de déchéance sont énumérées au cahier des charges (art. 25 et 33 des cahiers-types). La liste en est limitative, c'est-à-dire que la déchéance ne peut être prononcée pour d'autres motifs. De plus, les faits invoqués doivent être imputables au concessionnaire. Il faut enfin que ce dernier ait été préalablement mis en demeure.

La déchéance est prononcée, soit par le Ministre des Travaux Publics sur avis conforme du conseil municipal ou du comité du syndicat, lorsqu'il s'agit de concession municipale ou syndicale ; soit, pour les concessions d'Etat, par décret. La décision est susceptible de recours devant les tribunaux administratifs.

La déchéance, devenue irrévocable, entraîne la mise en adjudication « des projets, des terrains acquis, des ouvrages exécutés, du matériel et des approvisionnements ». L'adjudicataire est subrogé aux droits du concessionnaire. Le prix d'adjudication est versé à ce dernier.

D. — LES RÉGIES MUNICIPALES

La loi du 15 juin 1906 n'avait pas prévu l'exploitation par les communes des transmissions d'énergie électrique. L'administration, en pratique, leur reconnaissait cependant la faculté de mettre en régie les distributions qu'elles auraient pu elles-mêmes concéder et leur appliquait certaines des règles de la loi de 1906 qu'elle considérait comme d'ordre public.

Les décrets des 30 août et 8 octobre 1917 confirment **cette solution**, organisent et réglementent les régies, et approuvent un cahier des charges-type.

Ces régies se trouvent maintenant placées sous le régime général instauré par le décret du 28 décembre 1926. Elles sont dotées de l'autonomie budgétaire, mais n'ont pas la personnalité morale ; elles sont sous l'autorité directe du Maire et du conseil municipal, sous réserve d'une tutelle administrative sévère.

Le même décret du 28 décembre 1926 autorise les communes à participer à la constitution de sociétés privées chargées de l'exploitation des services publics communaux. Une dérogation à la loi du 24 juillet 1867 leur permet d'avoir dans tous les cas, un ou plusieurs représentants au conseil d'administration des entreprises, si elles sont actionnaires. Si elles ne

sont qu'obligataires, elles doivent se réserver le droit de faire défendre leurs intérêts devant le conseil ou l'assemblée générale par un délégué spécial.



Ici se termine cette analyse trop sommaire pour être précise, et cependant bien longue, de la législation française de l'électricité. Qu'il nous soit permis de répéter une fois de plus que l'on n'y doit chercher autre chose qu'une idée générale de la matière, dans le seul but de comprendre et de situer en quelque sorte l'étude des transports d'énergie, que nous entreprenons dans les pages qui vont suivre. On verra, au surplus, quelle étroite filiation lie la réglementation récente des transports d'énergie avec celle, plus ancienne, des distributions.

La première partie de cet ouvrage sera consacrée à l'étude des concessions de transport. Après en avoir examiné le mécanisme administratif, on étudiera la situation du transporteur dans ses rapports avec les usagers (contrat de transport), puis avec les tiers.

Notre seconde partie aura pour objet la curieuse législation qui, en France, régit les réseaux collectifs de transport.

PREMIÈRE PARTIE

**LES CONCESSIONS
DE TRANSPORT D'ÉNERGIE**

TITRE PREMIER

LE MÉCANISME ADMINISTRATIF DE LA CONCESSION DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER

Les caractéristiques du transport d'énergie

Il est d'une importance capitale de définir exactement ce qu'il faut entendre par « transport d'énergie » (1). Plusieurs procès ont eu pour source une confusion malheureuse entre le transport et la distribution ; confusion qui était facile autrefois, lorsque les lignes de transport fonctionnaient sous des tensions

(1) Certains techniciens se sont élevés contre l'expression « transport d'énergie électrique » qu'ils voudraient voir remplacée par le mot « transmission » (R. G. E., 22 août 1931, p. 275, note signée A. C.). On ne saurait trop répéter que le mot « transport » exprime une opération juridique précise qui n'est pas spéciale au trafic de l'énergie électrique, et sur laquelle nous croyons avoir suffi-

relativement basses, de l'ordre de celles qui étaient employées pour les distributions publiques d'énergie (2). Les distributeurs s'élevaient avec raison contre les ventes de courant faites en fraude de leur droit par des transporteurs qui n'étaient soumis ni aux mêmes obligations, ni à la même réglementation qu'eux-mêmes et, de la sorte, pouvaient, par de meilleurs prix, « écumer » le marché en leur enlevant les clients les plus intéressants. Citons, par exemple, l'arrêt célèbre de la Cour de Cassation du 18 avril 1910 dans le procès de la Société Lilloise d'Eclairage électrique contre la Compagnie des Tramways de Lille (3). Aussi ne faut-il pas s'étonner des efforts de l'Administration pour préciser « la différence entre le rôle de fournisseur au détail d'énergie aux particuliers assuré par un concessionnaire de distribution publique d'énergie, celui de fournisseur en gros assuré par un concessionnaire de distribution d'énergie aux services publics, et celui d'un concessionnaire de transport qui assure, pour le compte de clients utilisant de grandes

samment insisté par ailleurs. Le mot « transmission », comme le dit fort bien le texte critiqué par l'auteur de la note, « correspond « au phénomène technique de passage de l'énergie dans les conducteurs » et « englobe à la fois, le transport et la distribution « de l'énergie » (Décret du 17 juin 1931, article 1, en note: R. G. E., 22 août 1931, page 309).

En résumé, quand une transmission d'énergie donne lieu à un *péage*, le style juridique nous impose de ne parler que de *transport*. L'emploi de tout autre terme ne peut qu'engendrer des confusions.

(2) Il n'existait pas encore, à l'époque dont nous parlons, de concession de transport d'énergie proprement dite; les lignes de transport fonctionnaient en général sous le régime de la permission de voirie.

(3) Req., 18 avril 1910; D. 1910-1-425. Voir P. Bougault : *Auto-risation de voirie*, p. 51 et suivantes.

puissances, le transport de l'énergie qu'ils se sont procurée à une source de leur choix » (4).

L'Administration ne se dissimule pas d'ailleurs les difficultés de la distinction : « Il n'y a pas de règle absolue, avoue-t-elle, qui permette de déterminer dans tous les cas et d'une manière automatique s'il faut une concession syndicale, une concession de distribution aux services publics ou une concession de transport... Le choix du régime à appliquer doit tenir compte à la fois de l'objet immédiat de la concession et du rôle qu'elle pourra être appelée à jouer ultérieurement, par exemple pour desservir des régions non encore électrifiées » (5).

Quoi qu'il en soit, il faut bien donner les critères qui permettent de distinguer le transport de la distribution. Ceux qui ressortent des textes peuvent se classer en trois catégories : les critères économiques, les critères techniques et les critères juridiques.

I. — CRITÈRE ÉCONOMIQUE

Il consiste à opposer au caractère « relativement local » des concessions de distribution la portée d'intérêt général des transports d'énergie « qui peuvent relier des régions différentes sans intéresser le territoire traversé » (6). Les grandes lignes de transport permettent d'utiliser la force motrice à des centaines de kilomètres du lieu de production et ont incontes-

(4) Circulaire du 4 juillet 1923 notamment le décret du 24 avril 1923.

(5) Circulaire du 29 juillet 1927.

(6) Circulaire du 29 juillet 1927.

tablement une influence profonde sur l'état économique des régions desservies. Leur établissement est susceptible notamment de faire baisser les tarifs des distributions d'énergie de ces régions. Au contraire, les lignes de distribution se contentent d'ordinaire de livrer au consommateur de l'énergie produite ou achetée non loin du lieu d'utilisation. Leur intérêt, du point de vue de l'économie générale, serait moins marqué.

Ce critère n'en laisse pas moins d'être, en pratique, très vague. Les distributions aux services publics, notamment les concessions dites de zone instituées par le décret du 4 mars 1924, peuvent avoir une importance économique aussi considérable que celle des lignes de transport. Leurs réseaux parfois « couvrent des territoires étendus, atteignant la superficie de plusieurs départements ». Au surplus, il est impossible de fixer une limite au-dessus de laquelle la concession de transport devra être adoptée. Nous verrons d'ailleurs plus loin que « distribution » et « transport » correspondent à des besoins économiques différents.

II. — CRITÈRES TECHNIQUES

Nous lisons dans la circulaire du 4 juillet 1923 que, « d'une façon générale, les lignes de transport sont installées sous une tension plus élevée et pour une plus grande puissance transportable que les lignes de distribution ».

Il est exact que la plupart des lignes de transport concédées jusqu'ici fonctionnent à des potentiels no-

tablement supérieurs à ceux que l'on voit couramment en usage dans les réseaux de distribution. La raison en est que les transports se font en général à de grandes distances, de l'ordre de plusieurs centaines de kilomètres et véhiculent des puissances considérables : on sait que, dans ce cas, pour éviter des pertes en ligne et des chutes de tension excessives, le seul moyen pratique est d'élever le potentiel de la ligne. Les tensions couramment en usage à l'heure actuelle sont de l'ordre de 120.000 à 150.000 volts. En Amérique, on exploite depuis plusieurs années des réseaux de transport de 220.000 volts ; et certains techniciens hardis parlent même d'aller jusqu'à 400.000 volts.

De si hautes tensions ne conviennent évidemment pas à l'exploitation courante d'un réseau de distribution. Les postes de transformation et de raccordement sont coûteux et leur prix devient prohibitif pour de faibles puissances.

Quoi qu'il en soit, il existe des lignes de transport dont la tension ne dépasse pas 60.000 volts ; et de nombreux réseaux exploités sous le régime de la concession de distribution d'énergie aux services publics fonctionnent à un potentiel égal ou supérieur. Le critère tiré de la puissance à véhiculer et de la tension de service ne peut donc être qu'une première indication dont le juriste devra certes tenir compte, mais auquel il ne peut se fier d'une manière absolue, d'autant plus que, là encore, il est bien difficile de fixer la limite au delà de laquelle le régime du transport devra être adopté.

Une seconde caractéristique d'ordre technique nous est fournie par l'article 36 du décret du 29 juillet 1927. « Les concessions de transport, y lisons-nous, ont pour objet l'établissement d'une ligne ou d'un réseau de lignes reliant des usines productrices entre elles avec des postes de transformation ou de sectionnement ou encore reliant des postes entre eux ».

Cette définition n'est guère satisfaisante. Car, à la réflexion, elle s'applique à n'importe quel réseau à haute tension, pouvant faire partie d'une distribution publique d'énergie ou d'une distribution d'énergie aux services publics.

On doit cependant reconnaître que le rédacteur du décret semble avoir voulu opposer dans le texte la concession d'une ligne bien déterminée (cas du transport), à la concession de zone pour distribution d'énergie aux services publics telle qu'elle a été établie par le décret du 4 mars 1924. Mais, encore une fois, un réseau haute tension présentant les caractéristiques ci-dessus, peut fort bien s'établir en vertu d'une concession de distribution publique d'énergie accordée, par exemple, par un syndicat de communes ou un département.

Il ressort de ce qui précède que les critères techniques, tout en donnant de précieuses indications sur le régime à adopter, ne peuvent, dans la plupart des cas, être seuls pris en considération. Nous devons recourir, en général, aux caractéristiques juridiques que nous allons exposer au paragraphe qui va suivre.

III. — CRITÈRE JURIDIQUE

La vraie et profonde différence entre les concessions de transport et la concession de distribution nous est fournie par l'article 36 du décret du 29 juillet 1927 précité : « Les concessions de transport... peuvent comprendre éventuellement la transformation de l'énergie *mais ne comportent pas la vente de cette énergie* ».

Le rôle du transporteur se borne donc à véhiculer pour le compte de ses clients de l'énergie achetée par ces derniers à des fournisseurs de leur choix, sans qu'il ait à intervenir dans les marchés de fourniture de courant. Il est seulement autorisé à percevoir, comme prix du service rendu, une taxe de péage.

Les attributions du concessionnaire de transport d'énergie sont, somme toute, assez comparables à celles d'une Compagnie de chemîns de fer qui n'a d'autre but que de transporter à destination les marchandises à elle confiées. Peu lui importe quel traité est intervenu entre l'expéditeur et le destinataire.

Ainsi présentée la situation paraît au premier abord fort claire, et on pourrait croire les confusions impossibles. Cependant, dans la pratique, de grosses difficultés apparaissent.

Ces difficultés viennent de ce que, fréquemment, le concessionnaire de transport est en même temps producteur d'énergie et, comme tel, passe des marchés de vente pour le courant qu'il produit. C'est le cas de la première concession de transport accordée le 29 juin 1921 à la Société Energie Electrique de la

Basse-Isère, pour transporter à Saint-Etienne et à Saint-Chamond l'énergie qu'elle produit à son usine de Beaumont-Monteux (Drôme), en vertu d'une concession de forces hydrauliques. C'est aussi le cas d'une concession de transport accordée à la Société Electrique de la Sidérurgie Lorraine par décret du 26 janvier 1924, qui autorise l'installation d'une ligne destinée à véhiculer les excédents d'énergie de cette Société vers d'autres centres industriels. Si, dans la région, se trouve un distributeur d'énergie, il sera tenté de s'opposer à la concurrence du transporteur producteur, qui n'est pas soumis aux mêmes obligations et n'a pas à supporter les mêmes charges que lui.

L'autorité administrative a vu la difficulté et a tenté de l'éluder en expliquant que, dans le cas où le transporteur est en même temps producteur « la vente de l'énergie se fera en vertu de contrats dans lesquels le concessionnaire de transport ne sera pas intervenu en cette qualité » (7). De plus, elle impose au concessionnaire l'obligation de véhiculer, moyennant un péage, un courant acheté à d'autres qu'à lui-même, et ce, dans la limite de la puissance maximum transportable (art. 2 des cahiers des charges). Mais, si l'on n'y prend garde, ce dernier peut s'arranger pour calculer sa ligne de façon qu'elle ne soit capable de transporter aucun supplément d'énergie.

L'Administration devra donc, lorsqu'elle accorde une concession de transport à un producteur, s'effor-

(7) Circulaire du 4 juillet 1923.

cer d'éviter que le concessionnaire ne fasse concurrence aux distributeurs en éludant les obligations désagréables de son cahier des charges. Le transport de l'énergie est, il ne faut pas l'oublier, un service public et, si le transporteur en réclame les prérogatives, il est juste qu'il en supporte les charges.

Ce critère juridique que nous venons d'exposer s'applique d'ailleurs intégralement et sans la moindre difficulté aux grandes Compagnies de transport, telles que la Société de Transport d'Energie des Alpes, qui, comme les Compagnies de chemins de fer, véhiculent pour le compte de leurs clients, une marchandise par eux achetée à des tiers.

Sous les réserves précédentes, nous espérons avoir montré que la concession de transport se présente comme nettement différente de la concession de distribution. Elle s'en distingue, nous l'avons vu, au triple point de vue économique, technique et juridique.

Aux chapitres suivants, nous nous proposons d'examiner en détail la technique administrative de la concession de transport.

CHAPITRE II

L'autorité compétente pour accorder la concession de transport

Qui, parmi les personnes morales administratives, est compétent pour délivrer la concession de transport d'énergie ? Est-ce l'Etat seul, ou faut-il, comme pour la distribution publique d'énergie, accorder le pouvoir concédant aux départements et aux communes, syndiquées ou non ? La solution, dans l'état actuel de la législation, ne laisse pas d'être assez douteuse. Nous nous contenterons cependant de l'étudier sommairement, étant donné le faible intérêt pratique qu'elle présente.

Aux termes de l'article 6, § 1, de la loi du 15 juin 1906, modifié par l'article 188 de la loi du 16 avril 1930 : « La concession d'une distribution publique d'énergie est donnée, après enquête, soit par la commune ou par le syndicat formé entre plusieurs communes si la demande de concession ne vise que le ter-

ritoire de la commune ou du syndicat, ou par le département dans l'étendue de celui-ci, soit par l'Etat dans les autres cas ».

Bien que, dans ce texte, il ne soit parlé que de « distribution », on ne peut songer à contester sérieusement qu'il s'applique au « transport ». Aussi bien, en 1906, il n'était pas question de transport d'énergie. Par ailleurs, en prétendant affranchir le transport d'énergie de la loi de 1906, on risquerait de se voir refuser logiquement les servitudes de l'article 12, ce que personne ne peut désirer.

Il résulte donc de l'article 6 que la distribution et, accessoirement, le transport de l'énergie, sont concédés selon les cas par l'Etat, le département ou la commune. En ce qui concerne le transport, cette solution a été confirmée par l'autorité administrative dans le décret du 24 avril 1923, dans lequel il est spécifié (art. 1, § 1) que ledit décret ne vise que les concessions de transport d'énergie électrique à haute tension concédées *par l'Etat*. L'article 43 du même décret précise « qu'il n'est rien innové à l'égard des concessions de transport autres que celles prévues à l'article 1 », et, pour qu'il n'y ait plus aucun doute, la circulaire du 4 juillet 1923, commentant cet article, explique que « si exceptionnellement une demande de concession de transport est de la compétence d'une commune ou d'un syndicat de communes, elle devra être instruite conformément aux prescriptions du décret du 3 avril 1908 ».

La doctrine est, sur ce point, en parfait accord avec l'autorité administrative : « Sans doute, écrit M. de

la Ruelle (1), les concessions de transport d'énergie électrique à haute tension sont destinées à raison de leur nature, à être accordées, dans la plupart des cas, par l'Etat ; mais rien dans la loi de 1906 ne permet de réserver à l'Etat le droit d'accorder des concessions de l'espèce ; et il peut se présenter des cas où la concession serait faite par d'autres personnes morales que l'Etat ».

En réalité, jamais, à notre connaissance, ces cas ne se sont présentés, et jusqu'ici, l'Etat seul a eu l'occasion de faire usage de son pouvoir concédant en la matière. Les raisons en sont faciles à concevoir. Une ligne de transport d'énergie à haute tension, ne sortant pas du territoire d'une commune ou d'un syndicat de communes, serait, presque toujours, un contre-sens économique. Le demandeur n'aurait même pas, au surplus, l'avantage de la simplification des formalités : il serait forcé d'avoir recours au Conseil d'Etat pour obtenir l'approbation de son cahier des charges qui, de toute façon, contiendrait des dérogations aux cahiers-types.

De fait, on peut se demander si, depuis 1923, les idées de l'Administration n'ont pas évolué sur ce point. Le décret du 29 juillet 1927, qui abroge et remplace les décrets du 3 avril 1908 et du 24 avril 1923, ne semble pas même envisager la concession d'un transport d'énergie par d'autres personnes morales publiques que l'Etat. La circulaire ministérielle qui l'accompagne ne fait figurer dans l'énumération

(1) R. G. E., 19 mai 1923.

qu'elle donne des types de concessions relatives à l'énergie électrique, que les « transports concédés par l'Etat ». Etant donné ce silence, une demande de concession de transport adressée à une commune pourrait-elle être, même en théorie, prise en considération ? Il est permis d'en douter, bien que, nous le répétons, rien dans la loi de 1906 ne permette de réserver le pouvoir concédant à l'Etat.

La difficulté sera, d'ailleurs, tranchée par le vote du projet de loi sur les transmissions d'énergie électrique déposé par décret du 11 avril 1930. L'article 8, § 2, dispose que « les concessions de transport d'énergie sont accordées par l'Etat ».

On peut donc dire que, à l'heure actuelle, l'Etat se trouve, en fait, le seul pouvoir concédant en matière de transport d'énergie : solution conforme, somme toute, aux besoins de l'économie publique. Il ne sera, dans cet ouvrage, question que des transports d'énergie concédés par l'Etat.

CHAPITRE III

La demande de concession de transport

Avant 1923, les règles de procédure applicables à l'instruction de toutes les demandes de concession d'électricité, qu'elles fussent de distribution ou de transport, étaient fixées par le décret du 3 avril 1908, rendu en exécution de l'article 18 de la loi du 15 juin 1906.

Cette similitude de forme n'allait pas sans inconvénients, comme l'explique la circulaire du 4 juillet 1923 : « Plusieurs formalités de la procédure actuelle ⁽¹⁾ se proposent de révéler les besoins locaux, dont la satisfaction est précisément le but d'une concession de distribution, mais n'entre nullement dans l'objet ni dans les possibilités d'une concession de transport. Bien plus, la ressemblance de forme entre l'instruction des demandes de concessions de distribution et celles des concessions de transport était jus-

(1) La procédure du décret du 3 avril 1908.

qu'ici un des motifs de la confusion souvent faite entre les objets nettement distincts de ces deux sortes de concession. Enfin, l'étendue souvent considérable sur laquelle portent les concessions de transport, occasionnerait en général, sans utilité pour le public, un travail matériel considérable de préparation de dossiers, travail qu'il y aurait le plus grand intérêt à réduire, dans toute la mesure compatible avec la sauvegarde des intérêts généraux ».

L'Administration, par décret du 24 avril 1923, pose les règles spéciales qui, dorénavant, régiront les demandes de concessions ayant pour objet le transport de l'énergie. Ce texte a été abrogé et remplacé par le décret d'administration publique du 29 juillet 1927, qui réunit en un document unique toutes les dispositions relatives aux concessions de distribution et de transport d'énergie édictées en application de l'article 18 de la loi du 15 juin 1906. C'est à ce décret du 29 juillet 1927 que nous aurons recours dans ce chapitre.

I. — PRÉSENTATION DE LA DEMANDE ET MISE A L'ENQUÊTE (Art. 36 et 37 du décret du 29 juillet 1927)

La demande d'une concession d'Etat pour le transport de l'énergie est adressée, dans tous les cas, au Ministre des Travaux publics (2).

Elle doit être rédigée sur papier timbré, aux ter-

(2) Pour les concessions de *distribution*, lorsque le réseau à concéder s'étend sur un seul département, la demande est adressée au Préfet du département. Lorsqu'il s'étend sur plusieurs départements, au Ministre des Travaux Publics.

mes de la loi du 13 brumaire An VII. Elle doit être accompagnée d'un dossier comprenant :

1° Une carte des installations à réaliser. L'échelle de la carte n'est pas spécifiée dans le décret, mais nous croyons qu'il faut s'en tenir, sur ce point, aux prescriptions du décret du 24 avril 1923 qui prescrit l'échelle de 1/80.000°.

2° « Un mémoire descriptif indiquant la destination et l'importance de l'entreprise, les conditions générales et les dispositions principales du transport, les types d'ouvrages courants, les postes faisant partie de la concession demandée ». En pratique, le demandeur fera bien de s'entendre, pour les renseignements à fournir, avec le service du contrôle.

3° « Les clauses essentielles du cahier des charges intéressant le public, notamment un projet de tarif maximum de péage pour le transport de l'énergie électrique et, s'il y a lieu, pour sa transformation ».

Toute demande de concession n'est pas prise en considération. Dans le cas des transports d'énergie, c'est au Ministre des Travaux publics qu'il appartient d'ordonner la mise à l'enquête. Il désigne en même temps un Ingénieur en Chef pour centraliser l'instruction administrative de l'affaire et effectuer la vérification technique des projets. Á la différence de ce qui se passe pour la distribution, cet Ingénieur en Chef conservera le contrôle de l'entreprise une fois la concession accordée.

II. — ENQUÊTE

L'enquête proprement dite est ouverte par un arrêté du Préfet de chacun des départements sur lesquels doivent s'étendre les installations du transport. Cet arrêté est pris sur la proposition de l'Ingénieur en Chef centralisant le contrôle. Il contient, aux termes de l'article 38 du décret précité, quatre dispositions obligatoires :

1° Il fixe la date d'ouverture de l'enquête.

2° Il indique les localités où elle doit être ouverte. Aux termes de l'article 41, § 4, il n'y a qu'un registre d'enquête par département, alors que le décret de 1908 prévoyait un registre d'enquête déposé à la Mairie de chaque commune.

3° Il énonce sommairement l'objet du projet et invite les conseils municipaux des communes intéressées à faire connaître leur avis s'ils le jugent utile. L'arrêté doit être affiché dans toutes les communes susceptibles d'être traversées par le transport. Il est justifié de cette formalité par certificat du Maire (art. 38, § 2). Il sera prudent de déterminer la liste de ces communes assez largement pour n'avoir pas à compléter l'enquête au cas où la suite de l'instruction conduirait à modifier le tracé primitivement prévu (circulaire du 29 juillet 1927).

4° Il nomme le président et les membres de la commission d'enquête, qui, d'après l'article 39, doivent être trois au moins et sept au plus. L'article 17 du décret du 3 avril 1908 précisait que les membres de la Commission d'enquête devaient être choisis « parmi

les principaux propriétaires d'immeubles, négociants et industriels de la région ». Cette disposition est maintenant abrogée, et le Conseil d'Etat « a entendu laisser au Préfet toute latitude pour faire éventuellement place dans cette commission aux élus, représentants qualifiés des intérêts régionaux ou locaux, et aussi à des consommateurs de courant » (3).

L'enquête proprement dite consiste dans le dépôt du projet et d'un registre dans la localité de chaque département désignée par l'arrêté, et ce pendant quinze jours. Ces formalités sont faites par le demandeur et à ses frais (art. 40, § 2). Les intéressés doivent consigner leurs observations sur le registre.

Une fois le délai écoulé, « la commission d'enquête examine les observations formulées à l'enquête, entend toute personne qu'elle juge à propos de consulter et donne son avis motivé tant sur l'utilité de l'entreprise que sur les diverses questions qui ont été posées par l'Administration et soulevées au cours de l'enquête ».

La commission dispose, pour ce faire, d'un délai de 8 jours susceptible d'une prolongation de même durée. Un procès-verbal de ses opérations est dressé par ses soins. Elle le transmet, avec le registre et les pièces de l'enquête, au Préfet qui les adresse à l'Ingénieur en Chef du contrôle du département (et non à l'Ingénieur en Chef centralisateur).

Faute par la commission d'enquête d'avoir fait

(3) J. de la Ruelle : R. G. E., 19 mai 1923, t. XIII, p. 846.

connaître son avis dans les délais ci-dessus, il est passé outre.

Une sorte d'enquête complémentaire est constituée par les délibérations des conseils municipaux prises en exécution de l'arrêté d'enquête. Cette consultation n'est faite que pour « assurer la sauvegarde des intérêts communaux » (4). Les procès-verbaux des délibérations doivent être adressés dans le délai d'un mois à l'Ingénieur en Chef du contrôle du département, et sont joints au dossier de l'enquête proprement dite.

III. — INSTRUCTION

Chaque dossier d'enquête, accompagné d'un rapport de l'Ingénieur en Chef du contrôle du département, est transmis par le Préfet, avec son avis, à l'Ingénieur en Chef centralisateur, qui les réunit et les collationne. Ici commence l'instruction de la demande. Elle comprend trois parties :

1° L'audition des concessionnaires antérieurs qui le demandent. Antérieurement à 1923, il était prescrit d'entendre tous les concessionnaires antérieurs. On a voulu éviter cette complication en limitant cette audition à ceux qui ont quelque chose à dire.

2° Une conférence entre les services intéressés portant « sur le tracé général et les dispositions d'ensemble du projet ». Les services comprenant notamment les Ponts et Chaussées, les P. T. T., le Service vicinal,

(4) Cf. Loi du 15 juin 1906, art. 18 10° et circulaire du 3 août 1908.

les Chambres de Commerce, etc... La conférence roule notamment sur les caractéristiques techniques du projet (5).

3° L'audition du demandeur en ses « observations et propositions » dans le cas où des objections auraient été formulées soit au cours de l'enquête, soit pendant l'instruction.

A la suite de l'instruction, l'Ingénieur en Chef « transmet le dossier au Ministre des Travaux publics avec son rapport, accompagné des projets de convention et du cahier des charges » (art. 43). C'est donc à l'Ingénieur en Chef qu'il appartient de rédiger ces documents, d'après les pièces du dossier. Antérieurement à 1923, cette tâche incombait à l'Administration Centrale.

IV. — DÉLIVRANCE DE LA CONCESSION

Le Ministre des Travaux publics, en possession du dossier complet, se livre à une sorte d'instruction sup-

(5) Nous croyons utile de citer sur ce point quelques passages de la circulaire du 29 juillet 1927 : « La concession de transport porte sur des lignes dont on connaît au moins le tracé général et qui fonctionnent ordinairement à très haute tension. Leur encombrement et les problèmes techniques qu'elles posent soulèvent des difficultés qui ne se rencontrent pas dans l'établissement des réseaux de distribution; et l'équilibre financier d'une entreprise de transport peut être notablement influencé par des dispositions techniques imposées aux ouvrages. Il convient donc que les questions techniques les plus importantes soient examinées en conférence pendant l'instruction préparatoire : l'étude des projets d'exécution en sera facilitée d'autant et les dispositions de détail proposées auront plus de chances d'être définitivement approuvées. Chaque service devra faire connaître son avis, non sur l'utilité générale de la concession de transport, ni sur les détails des passages qui l'intéressent, mais sur la convenance de modifier certaines parties du tracé dans une région donnée ou de changer tels types d'ouvrages prévus, etc... ».

plémentaire avant de mettre sa signature au bas de l'acte de concession.

Il y a lieu ici de distinguer deux cas :

1° « *Lorsque la concession projetée ne doit s'étendre que dans un seul département*, le Ministre, après avoir consulté le Comité d'Electricité, s'il y a désaccord entre les services intéressés, et le Ministre de l'Intérieur, s'il y a désaccord entre le Préfet et l'Ingénieur en Chef, renvoie le dossier avec sa décision au Préfet, qui la notifie au demandeur et signe, s'il y a lieu, l'acte de concession ».

Le décret de 1927 diffère ici légèrement du décret de 1923 qui prescrivait au Ministre des Travaux publics de prendre, dans tous les cas, l'avis du Ministre de l'Intérieur, représentant de l'ensemble des intérêts communaux. D'après M. de la Ruelle, cette disposition avait été prise sur la demande du Conseil d'Etat. La haute assemblée est revenue sur son avis en ce qui concerne les transports de faible étendue.

2° « *Lorsque la concession doit s'étendre sur plusieurs départements*, le Ministre, après avoir consulté le Comité d'Electricité, s'il y a désaccord entre les services intéressés, prend l'avis du Ministre de l'Intérieur, statue sur les conditions auxquelles la concession peut être accordée, les notifie au demandeur et passe, s'il y a lieu, l'acte de concession » (art. 14).

En pratique, les choses ne s'arrêtent pas là. On sait qu'aux termes de l'article 7 de la loi du 15 juin 1906 : « Si l'acte de concession passé par le Ministre, le Préfet ou le Maire, comporte des dérogations ou des modifications aux cahiers des charges-types, il ne devient

définitif qu'après avoir été approuvé par un décret délibéré en Conseil d'Etat ». Or, nous verrons plus loin que le cahier des charges-type pour les transports d'énergie, prévu par l'article 6 de la même loi, n'est pas encore paru. Dans l'état actuel de la réglementation, toute concession de transport doit être approuvée par décret en Conseil d'Etat.

Dans ce but, le Ministre transmet le dossier au Secrétariat du Conseil d'Etat avec les avis du Ministre de l'Intérieur, du Ministre de l'Agriculture et de l'Administration des P. T. T., si les intérêts de ces Administrations sont en cause. Le Conseil d'Etat examine le dossier, présente ses observations, et renvoie le dossier au Ministre qui soumet le décret d'approbation à la signature du Président de la République.

Toute concession de transport d'énergie comprend donc actuellement, outre la convention et le cahier des charges que l'on retrouve dans toutes les concessions, un décret en Conseil d'Etat.

V. — DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

On sait que, dans l'état actuel de la législation, seules les concessions déclarées d'utilité publique ainsi que les concessions simples, dont les travaux sont exécutés avec le concours financier des collectivités administratives visées à l'article 298 de la loi de finance du 13 juillet 1925, peuvent bénéficier des fameuses servitudes dites de l'article 12, dont il a été question dans l'introduction de la présente étude. Ces servitudes, sur lesquelles nous aurons l'occasion de revenir, permettent notamment aux concessionnaires de faire passer

leurs lignes sur les propriétés privées. On se rend compte de l'intérêt qu'elles présentent pour un concessionnaire de transport auquel le prix et l'encombrement de ses lignes ne permettent pas de suivre les sinuosités des chemins publics. De fait, toutes les concessions de transport accordées jusqu'à ce jour à notre connaissance ont été déclarées d'utilité publique.

La demande de concession déclarée d'utilité publique n'exige pas, pour le moment, de formalités différentes de celles qui sont reprises pour l'obtention d'une concession simple en ce qui concerne le transport d'énergie : nous avons vu qu'un décret en Conseil d'Etat était actuellement obligatoire dans tous les cas. Il suffit de spécifier dans la demande de concession que l'on désire obtenir la déclaration d'utilité publique. Mais, dans ce cas, le décret est pris sur le rapport des Ministres des Travaux publics et de l'Intérieur, et l'avis du Ministre de l'Agriculture et de l'Administration des P. T. T. est obligatoire.

CHAPITRE IV

Le cahier des charges de la concession de transport

Il n'existe pas, à l'heure actuelle, de cahier des charges-type proprement dit pour les concessions de transport d'énergie à haute tension. Aussi bien, le besoin ne s'en fait guère sentir. Les concessions de transport sont relativement rares. Elles nécessitent presque toujours une déclaration d'utilité publique pour laquelle l'intervention du Conseil d'Etat est exigée : la simplification de formalités résultant de la conformité du cahier des charges à un cahier-type serait donc insignifiante. Au surplus, il est bon que la Haute Assemblée conserve un droit de regard sur l'octroi de concessions qui, souvent, présentent un intérêt de tout premier plan pour l'économie générale du pays : chaque cas particulier mérite examen. Enfin, les conditions dans lesquelles elles sont délivrées sont très variables, et s'accommoderaient mal d'un cadre trop rigide. Beaucoup d'entre

elles, et c'est le cas de la ligne de la Basse-Isère (Beaumont-Monteux à Saint-Chamond), sont accordées comme accessoires de concessions de force hydraulique, pour permettre le transport de l'énergie produite : il est naturel que le cahier des charges tienne compte de cette particularité en ce qui concerne notamment la durée de la concession.

Il s'est cependant établi une sorte de tradition administrative pour la rédaction des cahiers. Ceux des différentes concessions accordées depuis 1921, date de la première de toutes ⁽¹⁾, présentent des analogies frappantes. Certains articles, et non des moindres, se retrouvent identiques. Si bien que l'Administration a fini par extraire récemment de ces cahiers une sorte de canevas dont elle recommande l'emploi aux demandeurs de concessions de transport ⁽²⁾.

Dans cette étude que nous voudrions aussi générale que possible, nous nous référerons constamment à ce dernier document, quitte à nous reporter quand le besoin s'en fera sentir aux textes approuvés par le Conseil d'Etat dans des cas concrets ⁽³⁾.

Nous nous efforcerons, dans le commentaire que nous allons entreprendre, de suivre les divisions mêmes du cahier. Cette étude comportera donc autant de paragraphes que le cahier lui-même contient de cha-

(1) Celle de Beaumont Monteux à Saint-Chamond, Société de la Basse-Isère (décret du 29 juin 1921).

(2) Cahier des charges pour les transports d'énergie à haute tension; Type : Ing. n° 48 F. Imprimerie administrative Centrale, 8, rue de Furstenberg, Paris.

(3) Nous ferons notamment un usage fréquent du cahier des charges de la Société de Transport d'Energie des Alpes (STEDA). (Décret du 30 avril 1923, *J. O.*, 4 mai 1923).

pitre. Il sera traité successivement : de l'objet de la concession (I) ; des travaux (II) ; des tarifs et conditions du service (III) ; de la durée de la concession et des clauses concernant le rachat et la déchéance (IV) ; enfin, des questions et clauses diverses (V).

I. — Objet de la concession

Le chapitre premier du cahier des charges, intitulé « objet de la concession », détermine deux points essentiels : la consistance des installations concédées, d'une part ; et l'usage auquel les installations sont destinées, ou, si l'on veut, l'objet de l'entreprise, d'autre part.

I. — CONSISTANCE DES INSTALLATIONS CONCÉDÉES

L'article premier du cahier contient une description minutieuse des installations, lignes, postes de coupure et de transformation que le concessionnaire doit construire.

Lorsqu'il s'agit de distribution, on se contente de délimiter la « zone » d'action de la concession. Dans ce but, on indique les territoires administratifs qui la composent (cas de la distribution d'énergie aux particuliers), ou on la dessine sur un plan qui reste annexé au cahier des charges (cas de la distribution d'énergie aux services publics). Les travaux à exécuter ne sont pas détaillés : le concessionnaire est libre de dresser le plan de son réseau comme bon lui semble. Sans doute, il peut être obligé de construire certains ouvra-

ges spécifiés à l'article 5 de son cahier des charges. Mais pour étendre son réseau dans l'intérieur de sa zone, il lui suffit de faire approuver ses projets par l'autorité compétente (art. 49 du décret du 29 juillet 1927).

Il en va tout autrement pour les concessions de transport. Les lignes et ouvrages à construire sont décrits en détail dans l'article premier du cahier des charges (4). Si le concessionnaire désire étendre sa concession et construire une nouvelle ligne, il lui faut obtenir un avenant à sa concession, avenant qui est instruit et accordé dans les mêmes formes que la concession elle-même (5). De plus, le cahier des charges doit contenir tous les éléments (nombre, section, métal des conducteurs des lignes, etc...) nécessaires pour calculer la puissance transportable sur la ligne. Cette quantité figure elle-même à l'article premier, ainsi que la valeur correspondante du facteur de puissance et la perte en ligne admise ; elle a, nous le verrons, une importance considérable pour la détermination des obligations du concessionnaire.

Ajoutons que les caractéristiques techniques du transport peuvent être modifiées en cours de travaux, sous réserve de l'accord du Ministre des Travaux Publics et à condition que les nouveaux dispositifs ne diminuent en rien les garanties de sécurité et la puissance transportable (art. 1^{er}).

(4) Cf. Art. 1^{er} du décret du 30 avril 1923 (Concession S.T.E.D.A.).

(2) Cf. Décret du 10 juillet 1930. (Avenant à la concession S.T. E.D.A. pour l'incorporation à cette concession d'un faisceau de lignes allant d'Aoste à Beaumont-Monteux).

II. — OBJET DE L'ENTREPRISE

Outre l'objet principal poursuivi par le concessionnaire, les lignes concédées peuvent être utilisées pour le transport d'énergie destiné à des services publics (art. 2, 1°) ; elles sont, de plus, susceptibles, dans certaines conditions, d'une « utilisation accessoire ». Nous étudierons, dans les pages qui vont suivre, ce triple objet de l'exploitation.

A. — *Objet principal.* — L'objet principal de l'entreprise s'énonce dans le dernier paragraphe de l'article premier. Il peut être de natures diverses : interconnexions entre centrales thermiques ou hydrauliques, transports d'énergie destinée à des services publics tels que les transports en commun (chemins de fer) ou les distributions publiques d'électricité, etc... Il peut même être purement privé : de nombreuses lignes de transport ont été installées dans le but de véhiculer le courant produit dans des centrales hydrauliques difficilement accessibles, vers des usines d'électro-chimie ou d'électro-métallurgie situées dans les vallées (6). De l'objet principal de l'entreprise ne ressort donc pas forcément le caractère de « service public » du transport d'énergie.

B. — *Transport d'énergie destiné à des services publics.* — *Obligation de contracter.* — En plus des

(6) Citons, par exemple, la ligne du Pouët à Saint-Auban, concédée à la Société des Forces Motrices de la Durance, en vue du « transport de l'énergie en provenance de l'usine hydro-électrique du Pouët, destinée aux fabrications électrochimiques (chlore, aluminium) de l'usine de Saint-Auban appartenant à la Compagnie d'Alais, Froges et Camargue » (Décret du 9 novembre 1926, *J. O.*, 16 novembre 1926).

transports stipulés à l'article premier et qui forment le but principal poursuivi, le concessionnaire peut être tenu « d'effectuer des transports d'énergie, destinée à des services publics organisés en vue :

a) Des transports en commun, de l'éclairage public ou privé ou de la fourniture de l'énergie aux particuliers;

b) De l'alimentation en énergie des services publics énumérés au paragraphe précédent, et en provenance, soit des usines appartenant à la Société, mais non dénommées à l'article premier, soit d'autres usines hydrauliques ou thermiques n'appartenant pas à la Société et qui seraient raccordées au réseau objet de la concession » (art. 2, 1°).

L'article 12 du cahier des charges ajoute que « les établissements publics, les associations organisées par l'Administration en vertu des lois du 14 floréal An XI, du 16 septembre 1807 et du 8 avril 1898, ou autorisées en conformité des lois du 21 juin 1865 et du 22 décembre 1888 (7), et les entreprises agricoles d'utilité générale spécifiées dans le règlement d'administration publique prévu par l'article 10 de la loi du 16 octobre 1919 (8), sont assimilés aux services publics énumérés à l'article premier en ce qui concerne l'application des articles 1 et 2 ».

Le concessionnaire est donc tenu, en vertu du contrat de concession, de déférer à la réquisition d'un

(7) Associations syndicales; Cf. art. 12 des cahiers types des distributions. A ce sujet, voir P. Bougault, Cahier des Charges des D. E. E., p. 154.

(8) Loi sur les Forces Hydrauliques.

tiers quelconque qui désire faire transporter de l'énergie destinée aux usages ci-dessus spécifiés. Cette obligation formelle qui pèse sur lui est un des éléments qui font rentrer le transport de l'énergie dans la catégorie des services publics organisés par l'Etat.

Plusieurs facteurs sont à prendre en considération pour évaluer l'étendue de l'obligation qui incombe au transporteur d'énergie.

a) Tout d'abord, le concessionnaire n'est tenu de contracter que « dans la limite de la puissance maxima transportable sur ses lignes ». Nous avons vu que la valeur de cette puissance maxima doit figurer à l'article premier. La capacité de transport disponible s'obtient en en déduisant :

1° La puissance maxima nécessaire pour satisfaire à l'objet principal de l'entreprise tel qu'il est défini à l'article premier, compte tenu du développement possible de cette puissance ;

2° La puissance totale que le concessionnaire doit véhiculer en vertu de traités antérieurs, même si ces traités n'ont pas encore été mis à exécution, « et à condition que le traité invoqué ait été mentionné à sa date de passation sur un registre *ad hoc*, coté et paraphé par l'Ingénieur en Chef chargé de centraliser le contrôle, et qui sera tenu en permanence à la disposition de l'Ingénieur en Chef » (9). Ce registre a pour

(9) Cahier des charges S.T.E.D.A., art. 2, par. 1; Cf. art. 13 des cahiers des charges-types de distribution d'énergie. La tenue de ce registre est obligatoire, pour le concessionnaire de distribution, toutes les fois que la puissance qu'il est obligé de fournir est limitée à un maximum. Voir P. Bougault, Cahier des charges pour les D. E. E., p. 159 et suivantes.

but de donner date certaine aux contrats, de manière à assurer la satisfaction des demandes dans l'ordre où elles ont été produites.

Notons, au surplus, que le cahier des charges n'oblige pas, en général, le concessionnaire à accroître la capacité de transport de ses lignes. Mais il est libre de le faire « en élevant la tension des lignes existantes, en plaçant de nouveaux câbles ou en augmentant le nombre de ses lignes, sous réserve de l'approbation du Ministre des Travaux Publics de ses projets d'exécution (art. 13 du cahier des charges). Dans ce cas, le Ministre fixe le nouveau chiffre de la puissance maxima, et le concessionnaire est alors tenu de satisfaire aux demandes jusqu'à concurrence de ce chiffre ⁽¹⁰⁾.

b) Une ligne de transport ne peut transmettre l'énergie que par grande quantité et pour le compte de clients utilisant de grandes puissances ⁽¹¹⁾. Obliger le concessionnaire à véhiculer sur sa ligne des puissances minimales serait l'astreindre à un rôle de distributeur et conduirait, pour les lignes à très haute tension, à des difficultés techniques inextricables. Il a donc paru opportun de fixer pour la puissance apparente une

(10) En sens contraire, voir Cahier des charges de la S.T.E.D.A., Art. 2 : « Le concessionnaire s'engage, dans le cas où la puissance transportée sur cette ligne atteindrait 35.000 kilowatts, à accepter, dans les limites d'une capacité totale de 50.000 kilowatts, le transport de puissance supplémentaire... à condition que les usagers supportent, en sus des charges normales prévues audit article 2, une partie de la dépense entraînée par les nouvelles installations (moteurs synchrones ou dispositifs équivalents) qui seraient reconnues nécessaires pour augmenter la capacité de la ligne au delà de 35.000 kilowatts ».

(11) Voir circulaire du 4 juillet 1923.

limite inférieure au-dessous de laquelle le transporteur ne sera pas obligé de contracter. Ce minimum est en général d'autant plus élevé que la capacité des lignes est plus grande. Pour la Société de Transport d'Energie des Alpes, dont la capacité de la ligne à 120.000 volts Viclaire-Lyon est de 35.000 Kw. sous un facteur de puissance égal à 0,9 (c'est-à-dire 39.000 K. V. A. de puissance apparente) le chiffre est de 5.000 K. V. A. Il n'est plus que de 1.000 K. V. A. pour les deux lignes à 60.000 volts du Pouët à Saint-Auban, dont la capacité totale est de 23.000 K. V. A.

Cette quantité minima de puissance à souscrire est réduite « lorsqu'il s'agit du transport de réserves d'énergie provenant d'usines hydrauliques concédées par l'Etat à la Société concessionnaire ou à d'autres Sociétés, réserves obtenues par réquisition régulière du Ministre des Travaux publics et mises à la disposition, soit d'un concessionnaire de distribution publique d'énergie, pour être vendues à des tarifs réduits aux services publics ou assimilés, soit des services publics ou assimilés bénéficiaires de ces réserves ». La valeur de ce nouveau minimum doit figurer également à l'article 2, § 1, du cahier des charges.

Ce n'est pas tout : le concessionnaire est autorisé à exiger que le contrat passé par le demandeur ait une durée supérieure ou égale à un nombre d'années fixé à l'article 2 (de l'ordre de cinq à dix ans), cela pour éviter l'encombrement des lignes par des charges passagères.

Enfin, pour permettre une bonne utilisation des ouvrages et assurer au concessionnaire une rémunéra-

tion équitable, le cahier des charges établit un minimum d'horaire annuel d'utilisation de la ligne, que le demandeur doit garantir au contrat (art. 11, 3°).

En résumé, le concessionnaire est fondé à exiger du demandeur un minimum de puissance souscrite, un minimum de durée du contrat, et un minimum d'utilisation.

c) L'obligation de contracter ne s'impose au concessionnaire que sur le parcours des lignes concédées. « L'énergie devra, en principe, être prise ou amenée aux postes de transformation ou de coupure prévus à l'article premier ». S'il est nécessaire d'agrandir ou de modifier ces postes pour permettre le raccordement de nouveaux clients, les frais qui en résultent sont à leur charge, ainsi que les dépenses supplémentaires d'exploitation.

Toutefois, le Ministre des Travaux Publics aura le droit, pendant la durée de la concession, de prescrire, après avis du Comité d'Electricité, l'établissement de nouveaux postes de coupure et de transformation destinés à raccorder les clients remplissant les conditions voulues ⁽¹²⁾. L'établissement de ces postes est, naturellement, à la charge de l'usager « ainsi que les dépenses d'exploitation, de gros entretien et de renouvellement » ⁽¹³⁾. Ces postes sont incorporés à la concession (art. 15, § 1).

(12) En dehors de toute obligation, le concessionnaire est libre, bien entendu, d'installer, s'il le juge utile, ces postes de raccordement. Toutefois, l'article 15 par. 2 prescrit que « le nombre de postes nouveaux devra être aussi réduit que possible » et qu'il ne pourra pas être établi de poste pour une puissance inférieure à un nombre donné de K. V. A.

(13) Cahier des charges S.T.E.D.A., art. 2.

Les lignes de raccordement du nouveau client doivent, dans tous les cas, être établies, exploitées et entretenues par lui et à ses frais. Il doit, de plus, se relier au réseau téléphonique du concessionnaire.

d) Signalons enfin que, d'après les cahiers des charges, le Ministre des Travaux Publics, après avis du Comité d'Electricité, a compétence pour trancher les différends qui pourraient surgir sur l'application des dispositions de l'article 2, 1° ; notamment « en ce qui concerne les disponibilités de la capacité de transport des lignes faisant l'objet de la concession » et « les ordres de priorité à attribuer aux divers transports ».

La décision du Ministre peut elle-même être portée devant le Conseil de Préfecture, juge du contrat de concession et, en appel, devant le Conseil d'Etat. Nous aurons d'ailleurs l'occasion de revenir plus loin sur cette question de compétence.

C. — *Utilisation accessoire des ouvrages et canalisations.* — Nous venons de voir que les usagers normaux d'un réseau de transport peuvent se classer en deux catégories : d'abord les clients nommément désignés au cahier des charges sous la rubrique « objet principal de l'entreprise », et qui peuvent être des services publics ou même de simples particuliers ; ensuite les services publics énumérés à l'article 2, qui sont en droit d'exiger un contrat de transport. Il semble donc que, si le concessionnaire désire transmettre de l'énergie pour le compte de clients (services publics ou simples particuliers) qui ne rentrent pas dans

l'une ou l'autre de ces classes, il doit demander une modification à son cahier des charges, sous forme d'un avenant qui ne peut être accordé qu'après de longues formalités.

Il peut cependant être intéressant, à la fois pour le transporteur et pour la collectivité, que satisfaction soit donnée rapidement à certaines demandes. Aussi l'article 2, 2°, du cahier des charges, prévoit que le concessionnaire « pourra être autorisé par le Ministre des Travaux Publics à faire usage, à titre accessoire, des ouvrages et canalisations de la concession, pour recevoir et transporter de l'énergie provenant, soit d'usines lui appartenant, soit d'autres centrales, et destinée à des services publics autres que ceux définis à l'article premier ou à la première partie de l'article 2, ou à des particuliers, sous la condition expresse qu'il n'en résulte aucune entrave au bon fonctionnement du transport, et que toutes les obligations du cahier des charges soient remplies ».

L'autorisation obligatoire du Ministre des Travaux Publics, qui ne sera donnée qu'après examen de la situation, permettra d'éviter que le concessionnaire ne fasse une concurrence déloyale aux distributions d'énergie de la région en leur enlevant des clients intéressants, ou que les lignes ne soient encombrées par des transports purement privés et incapables de satisfaire aux demandes des services publics d'intérêt général.

II. — Travaux

CONDITIONS D'EXÉCUTION

Pour rendre notre étude aussi complète que possible, nous ferons, dans ce paragraphe, une synthèse des clauses contenues dans le chapitre II du cahier des charges, et des prescriptions de la loi du 15 juin 1906 et du décret du 29 juillet 1927, relatives aux conditions d'exécution des travaux.

1° *Formalités préalables à l'exécution des travaux.*

A. — *Approbation des projets.* — a) Une fois en possession de son titre, le concessionnaire ne peut procéder à l'installation de ses ouvrages sur la voie publique qu'après approbation de ses projets d'exécution (art. 49, § 1, du décret de 1927 ; art. 4 du cahier des charges).

Dans ce but, l'Ingénieur en Chef centralisateur se fait remettre les projets en un nombre d'exemplaires qu'il lui appartient de fixer, et les communique aux services publics intéressés, en leur signalant les dérogations aux arrêtés techniques demandées par le concessionnaire. Les objections articulées par les services sont portées à la connaissance du concessionnaire qui doit y répondre.

S'il y a accord entre les services intéressés, le concessionnaire doit prendre par écrit les engagements auxquels serait subordonnée l'exécution des travaux. Après quoi, l'Ingénieur en Chef centralisateur approuve les projets et autorise leur exécution.

Dans le cas contraire, le dossier est transmis au Ministre des Travaux publics, et soumis au Comité d'Electricité qui formule son avis. Les Ministres intéressés sont consultés. S'ils sont d'accord, le dossier est renvoyé par le Ministre des Travaux Publics, avec ses instructions, à l'Ingénieur en Chef. S'ils ne sont pas d'accord, il est statué en Conseil des Ministres (art. 14, loi du 15 juin 1906; art. 51 du décret de 1927) ⁽¹⁴⁾.

b) Si le concessionnaire désire utiliser les servitudes sur les propriétés privées qui lui sont accordées par l'article 12 de la loi du 15 juin 1906, il lui faut procéder conformément aux articles 52 et 53 du décret du 29 juillet 1927. Nous reviendrons plus loin sur cette procédure à propos des rapports du transporteur et des tiers.

B. — *Avis à donner avant le commencement des travaux.* — Quatre jours au moins avant de commencer les travaux, le concessionnaire doit en avvertir le service du contrôle de chaque département intéressé, ainsi que son Ingénieur en Chef centralisateur, afin que la surveillance puisse s'exercer en temps utile.

De plus, quatre jours avant l'ouverture de tout chantier sur la voie publique, il doit en aviser les services de voirie intéressés, l'Administration des P.T.T.

(14) Rappelons que, pour prévenir les difficultés qui pourraient surgir au cours de ces conférences, la circulaire du 29 juillet 1927 recommande un examen minutieux des avant-projets lors de l'instruction de la demande de concession. Cela dans le but d'éviter que des exigences imprévues ne soient produites aux conférences pour l'approbation des projets par les services intéressés, exigences qui pourraient rompre l'équilibre financier de la concession et compromettre le succès de l'entreprise.

s'il y a lieu, et les propriétaires de toutes canalisations touchées par les travaux (art. 55 du décret de 1927).

2° Consistance des ouvrages à établir et délais d'exécution.

a) L'article 5 du cahier des charges, par analogie avec les cahiers-types de distribution, édicte que le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais les ouvrages nécessaires au transport de l'énergie, depuis l'origine de la ligne jusqu'aux postes de réception. Des lignes téléphoniques ou des postes de T. S. F. doivent être installés pour la sécurité de l'exploitation (art. 61 du décret). Ces derniers ouvrages font partie de la concession et les projets y relatifs doivent, en conséquence, être soumis à l'approbation administrative.

Il est stipulé (art. 7) que le concessionnaire sera tenu d'acquérir en toute propriété les terrains sur lesquels sont construits les postes de transformation, de raccordement et de coupure, et les maisons des garde-lignes. Quant aux surfaces occupées par les autres constructions affectées au service du transport, il pourra soit les acheter, soit les prendre en location. Dans ce dernier cas, les baux ou contrats seront communiqués au Ministère des Travaux Publics, et devront comporter une clause réservant expressément à l'Etat la faculté de se substituer au concessionnaire, en cas de rachat, de déchéance, ou à l'expiration de la concession.

b) *Délais.* — Les projets des ouvrages doivent être

présentés à l'Administration dans le délai de six mois à partir du décret approuvant la concession.

D'autres délais sont impartis au concessionnaire pour commencer les travaux (3 à 6 mois) et pour les achever.

Le cahier des charges prévoit parfois que le concessionnaire pourra différer l'établissement d'une partie des ouvrages de la concession jusqu'au jour où l'Administration l'exigera. A partir de ce moment, de nouveaux délais fixés à l'avance commenceront à courir pour l'approbation des projets, le commencement et la fin des travaux (art. 6). Tous les délais doivent être respectés, sous peine de déchéance, après mise en demeure (art. 25).

3° Prescriptions techniques relatives aux travaux.

A. — *Prescriptions d'ordre général.* — L'article 54 du décret de 1927 stipule que « tous les ouvrages du transport sont exécutés en matériaux de bonne qualité, mis en œuvre suivant les règles de l'art ». Ils doivent, de plus, être conçus et construits selon les prescriptions des arrêtés techniques en vigueur. Les contestations entre le concessionnaire et les services publics intéressés relativement à l'application de ces règles sont tranchées par le Ministère des Travaux Publics, après avis du Comité d'Electricité.

B. — *Nature et mode de transport du courant.* — *Tension et fréquence.* — Le plus souvent l'énergie sera transportée sous forme de courant alternatif triphasé. La concession de la S. T. E. D. A. comporte

cependant une ligne à courant continu haute tension, système Thury.

Le cahier des charges fixe également la tension de service de la ligne mesurée aux points d'utilisation, ainsi que la tolérance admise. Cette tension est parfois susceptible d'être portée à une valeur supérieure, sous la seule réserve de l'approbation des projets par le Ministre des Travaux Publics.

Pour le courant alternatif, la fréquence est fixée uniformément à cinquante périodes par seconde. Les cahiers des charges ne fixent pas de tolérance maxima pour les variations de fréquence. C'est un tort, car, d'une part, il est impossible de lui conserver rigoureusement sa valeur théorique, et, d'autre part, des variations exagérées peuvent avoir de graves répercussions comme nous le verrons par la suite.

4° Réception des travaux.

Conformément à l'article 15 de la loi du 15 juin 1906, une fois les ouvrages terminés, et avant leur mise en service, il est procédé à leur réception. Les essais sont faits sous la direction de l'Ingénieur en Chef centralisateur, assisté des représentants des services intéressés et du contrôle départemental. Si les essais sont satisfaisants, notamment en ce qui concerne l'influence du courant des lignes sur les communications téléphoniques et télégraphiques, la réception des ouvrages est prononcée et il en est dressé procès-verbal. A la suite de quoi, le Préfet, ou l'Ingénieur en Chef centralisateur délégué à cet effet, déli-

vre l'autorisation de circulation de courant (art. 56 du décret de 1927).

5° Clauses diverses relatives aux travaux.

Aux termes de l'article 4 *bis* du cahier des charges, le concessionnaire ne peut installer sur le réseau cédé que du matériel fabriqué en France par des constructeurs français. Toutefois, s'il se trouve dans l'impossibilité de se procurer en France le matériel nécessaire dans les conditions normales de temps, de prix et de qualité, il pourra l'acquérir à l'étranger avec autorisation du Ministre des Travaux publics et après en avoir donné avis au contrôle ⁽¹⁵⁾.

Signalons enfin que les articles 57, 58 et 59 du décret de 1927 obligent le concessionnaire à remettre, dans le délai de six mois après la mise en service du transport, le plan des lignes et les dessins complets des ouvrages principaux, dans les conditions spécifiées auxdits articles.

III. — Tarifs et conditions du service

1° TARIF MAXIMUM

Lorsqu'une concession de service public comporte, comme contre-partie des services rendus par le concessionnaire, le droit de percevoir des taxes sur les usagers, le cahier des charges doit fixer le maximum

(15) Cette clause est relativement récente : elle ne figure pas dans les cahiers des premières concessions de transport.

que ledit concessionnaire ne pourra dépasser dans l'établissement de ses tarifs ⁽¹⁶⁾. Les raisons en sont évidentes : outre que beaucoup de services concédés constituent de véritables monopoles en fait ou en droit, l'obligation de contracter serait illusoire s'il était permis au concessionnaire de fixer librement sa rémunération.

En l'espèce, il ne peut être question de prix de vente, puisque le transport de l'énergie ne comporte en aucun cas la vente de cette énergie, mais bien de péage, c'est-à-dire de redevance perçue pour l'utilisation des ouvrages de transport. Le prix de vente de l'énergie, au cas où le transporteur serait lui-même producteur, est totalement indépendant des péages perçus pour l'usage de la ligne. Le prix de vente peut d'ailleurs être lui-même limité par un autre cahier des charges, si l'usine productrice est concédée.

Ceci dit, nous étudierons en premier lieu l'aménagement général du tarif, puis les conditions dans lesquelles ce tarif est susceptible de modification.

A. — *Aménagement général du tarif* (art. 11)

Pour le transport proprement dit, le péage se compose de deux éléments : une taxe fixe et une redevance proportionnelle à l'utilisation.

a) *La taxe fixe* est proportionnelle à la puissance apparente en K. V. A. ⁽¹⁷⁾, souscrite au départ, et à la

(16) Voir Hauriou : Précis élémentaire de Droit administratif, p. 352. Paris, Sirey, 1930.

(17) Pour obtenir la puissance apparente absorbée par un circuit triphasé équilibré, on multiplie la tension composée (tension entre phases) du circuit, par l'intensité du courant, et par $\sqrt{3}$. On obtient ainsi la puissance apparente exprimée en voltampères. Le kilovoltampère (KVA) est égal à 1.000 voltampères.

longueur de ligne utilisée. Le cahier des charges en fixe le maximum pour un an, un K. V. A. et un kilomètre. Il stipule un parcours minimum qui sert de base au calcul de la taxe, si la longueur réellement utilisée est inférieure ou égale (18).

b) Dans la *taxe proportionnelle* interviennent comme facteurs la longueur de la ligne utilisée et « le nombre d'unités complexes d'énergie effectivement transportées ». Pour le calcul de cette taxe, il est stipulé, comme précédemment, un parcours minimum et de plus un minimum annuel d'unités complexes d'énergie, que l'on obtient en multipliant la puissance souscrite, mesurée en K. V. A., par un nombre d'heures minimum (en général 2.000 heures par an) (19).

Le chiffre maximum de cette taxe proportionnelle figure au cahier des charges.

L'énergie complexe s'obtient en ajoutant aux Kilowatts-heures relevés sur le compteur d'énergie active, 30 % de la quantité d'unités d'énergie réactive lue sur le compteur *ad hoc*, « le compteur d'énergie réactive étant gradué en unités telles qu'il indique autant d'unités transportées que le compteur d'énergie active indiquera de kilowatts-heures, lorsque le dépha-

(18) Rappelons que le concessionnaire n'est pas obligé de traiter pour une puissance inférieure à un chiffre fixé par le cahier des charges (voir *supra*, par. 1).

A titre d'exemple, le cahier des charges de la S.T.E.D.A. fixe le maximum de la taxe à ff fr. 40 par an, par KVA et par kilomètre.

(19) Pour la S.T.E.D.A. la taxe par unité d'énergie ne pourra dépasser 0,00008 (8×10^{-5}) par unité complexe d'énergie et par kilomètre de ligne utilisée, avec minimum de 100 kilomètres et minimum d'utilisation de 2.000 heures par an.

sage de l'énergie transportée aura un cosinus égal à 0,707 » ⁽²⁰⁾.

Le minimum annuel d'heures d'utilisation subit une certaine réduction (en général de moitié) lorsqu'il s'agit de transports effectués pour le compte « de distributions d'énergie électrique placées sous le régime de la concession ou de la régie, lorsqu'elles seront établies avec le concours financier de l'Etat, des départements, des communes ou des syndicats de communes ».

Enfin l'article 11 fixe la redevance maxima qui pourra être perçue pour *l'utilisation des transformateurs* faisant partie de la concession. Cette taxe fait l'objet d'un forfait annuel proportionnel à la puissance souscrite au départ en K. V. A. par poste de transformation utilisé ⁽²¹⁾. Il représente, somme toute, la location du poste ⁽²²⁾.

L'ensemble des tarifs ci-dessus est réduit dans une proportion donnée pour le transport de réserves d'énergie provenant d'usines hydrauliques concédées par l'Etat et obtenues par réquisition régulière du Ministre des Travaux Publics (loi du 16 octobre 1919, art. 10, § 6 et 7).

Les pertes en ligne sont, dans tous les cas, à la charge de l'usager.

(20) L'angle de déphasage est alors de 45 degrés.

(21) Le cahier des charges de la S.T.E.D.A. fixe le maximum de ce forfait à 30 francs par KVA.

(22) Cette taxe est supprimée lorsque le client participe aux charges d'intérêt, d'amortissement, et de renouvellement du poste.

B. — *Revision du tarif.*

On sait qu'à la suite du bouleversement économique né de la guerre, le Conseil d'Etat fut conduit à permettre une majoration des tarifs maxima des concessions antérieures, en vertu de la théorie dite de l'imprévision (C. E., 30 mars 1916; Gaz de Bordeaux). En vue de parer aux difficultés de nouvelles fluctuations, on inséra alors dans les tarifs des distributions d'énergie, un terme variable, dit correctif, qui est fonction du prix de la main-d'œuvre et du charbon.

Le tarif pour le transport de l'énergie ne comporte pas de terme correctif. Pour l'ajuster aux circonstances économiques, il faut procéder par voie de revision. Cinq cas de revision sont prévus au cahier des charges. L'un est dit normal, les autres exceptionnels.

Cas normal. — Le tarif peut être modifié tous les dix ans à partir de la mise sous tension de la ligne. L'initiative de cette mesure appartient concurremment au concessionnaire et à l'Administration ⁽²³⁾.

Cas exceptionnels. — a) Il y a lieu à revision exceptionnelle « si la tension de la ligne vient à être modifiée ». On sait, en effet, qu'une modification de

(23) Le Cahier des charges de la S.T.E.D.A. limite aux deux cas suivants la possibilité de cette révision décennale :

1) Si la moyenne du dividende net pendant dix ans est inférieure au taux déterminé en ajoutant deux points au taux du revenu donné par la rente française comportant l'intérêt nominal le plus élevé, d'après le cours moyen de cette rente pendant la période correspondante.

2) Si la moyenne du dividende net est supérieure au double du taux de la rente calculé comme au paragraphe précédent.

Pour l'application de ces dispositions, le texte précise le mode de calcul du dividende net.

la tension entraîne une modification de la capacité de transport.

b) « S'il résulte des relevés périodiquement effectués par l'Administration que le salaire horaire moyen dans les départements traversés a augmenté ou diminué de plus de 10 % par rapport à celui de l'année au cours de laquelle aura été signé le cahier des charges, la taxe proportionnelle par unité d'énergie complexe transportée et par kilomètre de ligne utilisée sera relevée ou abaissée proportionnellement à la variation constatée ».

c) Dans l'année qui suivra la mise en service du réseau « s'il est avéré que la dépense entraînée par son établissement, non compris les postes mais y compris l'installation téléphonique, majorée de 10 % pour frais généraux, imprévus, surveillance, est supérieure ou inférieure de plus de 10 % à la dépense prévue, la taxe fixe annuelle par K. V. A. de puissance souscrite et par kilomètre de ligne utilisée sera alors relevée ou abaissée proportionnellement à la variation constatée ».

Pour l'application de cette disposition, le cahier des charges évalue le coût d'établissement de la ligne ⁽²⁴⁾.

d) La même règle qu'au paragraphe précédent s'applique *mutatis mutandis* aux taxes de transformation, lorsque le prix de revient du poste majoré de 10 % est supérieur d'un dixième à la dépense prévue.

(24) De ces clauses de révision, il semble ressortir que l'administration affecte plus spécialement la taxe fixe à la rémunération du capital et à l'amortissement des installations, et la taxe proportionnelle aux frais d'entretien et de personnel.

Lorsqu'une révision a lieu dans un cas dit exceptionnel la revision décennale (cas normal) ne peut avoir lieu que dix ans après, en ce qui concerne la taxe modifiée.

Formes de la revision. — Dans tous les cas, la revision doit être prononcée « suivant les formes adoptées pour l'approbation du cahier des charges », c'est-à-dire par décret en Conseil d'Etat ⁽²⁵⁾.

2° CONDITIONS DU SERVICE

Sous cette rubrique, le cahier des charges range diverses prescriptions dont nous ne retiendrons que les plus intéressantes.

Obligations de participer aux ententes (art. 14). — Le concessionnaire peut être contraint de participer à l'organisation des réseaux collectifs à haute tension qui seraient constitués dans les régions traversées par ses lignes, en vertu de la loi du 19 juillet 1922. Nous traiterons cette question en détail dans la seconde partie de cet ouvrage.

Protection des lignes télégraphiques et téléphoniques (art. 19 bis). — Les lignes de transport d'énergie peuvent provoquer des troubles graves sur les lignes télégraphiques et téléphoniques ⁽²⁶⁾. Pour y parer, on

(25) L'article 29 du cahier des charges permet l'augmentation des tarifs dans le cas suivant : « Au cas où des impôts nouveaux relatifs au transport de l'énergie électrique frapperaient le concessionnaire, ce dernier aura le droit de demander une augmentation de tarifs maxima fixés par l'article 11 ci-dessus. Il sera statué sur cette demande comme en matière de révision des tarifs ».

(26) Signalons notamment le fameux « choc acoustique » produit par le passage d'un courant alternatif relativement intense

a vu que l'Ingénieur en Chef centralisateur procède à des essais avant de délivrer l'autorisation de circulation de courant. De même, chaque fois que le réseau concédé sera relié soit avec une nouvelle usine, soit à un nouveau réseau, avis doit en être donné à l'Administration des P. T. T. Si elle constate l'apparition de phénomènes perturbateurs sur ses lignes, elle peut mettre en demeure le concessionnaire de modifier ses installations par exemple par des rotations de phases.

Relations du concessionnaire avec les usagers. — Les articles 18 et 19 intitulés respectivement « Traité de transport d'énergie » et « surveillance des installations reliées aux lignes de transport » contiennent certaines prescriptions que nous étudierons plus loin à l'occasion du contrat de transport.

Conditions particulières du service (art. 20). — Le concessionnaire est tenu de transporter le courant à toute heure du jour et de la nuit. Il peut cependant interrompre le service le dimanche, pour l'entretien, et les jours ouvrables, pour cause de réparations urgentes. Dans ce dernier cas, l'autorisation de l'Ingénieur en Chef centralisateur est nécessaire.

Ces interruptions doivent être portées en temps utile à la connaissance des abonnés.

En cas d'accident, le transporteur est libre de prendre toutes les dispositions qu'il juge utile pour ré-

dans les récepteurs téléphoniques et qui provoque fréquemment des désordres organiques graves sur les employés des bureaux téléphoniques.

tablir le transport interrompu. Le contrôle doit en être avisé dans le plus bref délai.

IV. — La fin de la concession de transport

La concession qui, de sa nature, est temporaire, peut prendre fin de trois façons. Elle peut expirer à l'arrivée du terme fixé par le cahier des charges ; elle peut être rachetée par l'autorité concédante ; elle peut enfin être résolue par la déchéance du concessionnaire.

1° EXPIRATION DE LA CONCESSION

L'expiration, fin normale du contrat de concession, se produit de plein droit à l'arrivée du terme extinctif. Nous examinerons successivement, dans les pages qui vont suivre, les diverses questions qui se posent au sujet de la durée de la concession de transport, de son renouvellement et des effets de son expiration.

A. — *Durée de la concession.*

Les concessions de transport accordées jusqu'à ce jour comportent des durées très variables. La principale raison de cette diversité réside dans le fait que le transport d'énergie n'est souvent que l'accèssoire d'un autre service public. Nous avons déjà parlé des concessions dont l'objet principal est le transport de l'énergie produite par des usines hydrauliques, exploitées elles-mêmes en vertu de concessions régies

par la loi du 16 octobre 1919, et dont la durée peut aller jusqu'à 75 ans. Il est naturel que les deux concessions, qui se complètent l'une l'autre, viennent en même temps à expiration. D'autres lignes ont été rétablies pour véhiculer le courant destiné aux chemins de fer électrifiés. Le cahier des charges stipule — et c'est logique — qu'elles reviendront à l'Etat en même temps que le réseau ferré qu'elles desservent.

Il n'y a donc pas de règle en la matière. L'Administration et le demandeur peuvent débattre en toute liberté la date de l'expiration de la concession en instance. On prendra en considération, en pratique, l'objet principal poursuivi. On tiendra compte également du fait qu'une concession de courte durée exige pour son amortissement des tarifs plus élevés.

Beaucoup de concessions de transport d'énergie, notamment celle de la S. T. E. D. A., jouissent d'une durée de 75 ans à compter de l'exploitation définitive. Nous n'en connaissons point qui ait une durée supérieure.

B. — *Renouvellement de la concession.*

La plupart des cahiers ne prévoient pas de renouvellement. Dans ce cas, l'Etat reste libre, après l'expiration de la concession de la ligne de transport, soit de l'exploiter sous forme de régie, soit de la concéder à nouveau. Mais, faute de mention spéciale, l'ancien concessionnaire ne jouit d'aucun droit préférentiel.

Le cahier des charges de la S. T. E. D. A. comporte, dans son article 21, une clause de renouvellement qui

se rapproche des dispositions de l'article 21 des cahiers-types de distribution : « Dix ans au moins avant l'expiration de la concession, l'Administration doit notifier au concessionnaire si elle entend ou non renouveler la concession. A défaut par l'Administration d'avoir, avant cette date, notifié ses intentions au concessionnaire, la concession est renouvelée de plein droit aux conditions antérieures et pour une période de 30 années seulement ». La S. T. E. D. A. jouit également d'un droit préférentiel en cas de nouvelle concession : « Dans le cas où le transport ferait l'objet d'une concession nouvelle, le concessionnaire sortant aura un droit de préférence, s'il accepte les conditions du nouveau cahier des charges définitif ».

Ces clauses, fort intéressantes pour le concessionnaire, sont, nous le répétons, très rares. Le modèle de cahier des charges établi par l'Administration n'en souffle pas mot.

C. — *Effets de l'expiration* (art. 22).

A l'arrivée du terme fixé pour l'expiration, l'Etat peut choisir entre deux partis : reprendre l'installation pour son compte, ou en exiger l'enlèvement.

a) *Reprise des installations* (27). — S'il opte pour la reprise, l'Etat doit en avertir le concessionnaire trois ans au moins avant l'expiration.

(27) Malgré l'intérêt que présentent ces dispositions, nous nous contenterons d'une étude sommaire : l'article 22 des cahiers de transport reproduit presque textuellement l'article 22 du cahier-type de distribution aux services publiques, dont on trouvera l'étude détaillée dans les ouvrages traitant de la législation des distributions. Voir notamment : L'Huillier, législation des D. E. E., page 141 et suiv.; Bougault, cahier des charges, p. 223 et suiv.

La reprise porte « sur tous les immeubles et ouvrages du transport et ses dépendances », notamment « les postes de transformation, de raccordement et de coupure, les maisons de garde-lignes, les lignes téléphoniques, les postes de T. S. F., les canalisations et tout le matériel faisant partie de la concession ».

En principe, la reprise est gratuite. Il est alloué cependant une indemnité au concessionnaire pour la partie du coût de ces installations qui sera considérée comme non amortie. Est considéré comme non amorti tout ouvrage rentrant dans l'énumération ci-dessus, subsistant en fin de concession, et qui a été régulièrement exécuté pendant les quarante dernières années de la concession. On déduit du prix à payer pour chaque ouvrage $1/40^e$ de sa valeur pour chaque année écoulée depuis son achèvement. Le concessionnaire est obligé de justifier les dépenses dont il réclame le remboursement. L'indemnité est payée dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession (28).

En ce qui concerne le mobilier et les approvisionnements, l'Etat est libre de les reprendre en tout ou partie. La valeur des objets repris sera fixée à l'amiable ou à dire d'experts, et payée au concessionnaire dans les six mois de leur remise à l'Etat.

Les installations doivent être remises en bon état d'entretien. Dans le cas contraire, l'Etat a le droit

(28) La concession S.T.E.D.A. contient des clauses de reprise différentes, calquées sur le cahier-type des distributions aux services publics. Elle fixe notamment un amortissement distinct pour les constructions (immeubles, pylônes ou supports, lignes proprement dites) et pour l'appareillage (isolateurs, appareils de sécurité, de contrôle ou de mesure).

d'exiger du concessionnaire les sommes nécessaires pour les réparations. Ces sommes sont retenues sur les indemnités dues au concessionnaire et accessoirement sur son cautionnement. En cas d'insuffisance, l'Etat peut saisir les revenus des deux dernières années précédant le terme de la concession, pour payer la remise en état du réseau concédé (Art. 24).

L'Etat, s'il use de son droit de reprise, est subrogé aux droits et obligations du concessionnaire. Les droits immobiliers consentis par les tiers continuent d'exister à son profit, sauf toutefois certaines conventions ou autorisations qui peuvent s'analyser en un droit d'usage ⁽²⁹⁾. Par contre, les traités de transport d'énergie conclus par le concessionnaire sont résolus de plein droit à l'expiration de la concession, par la raison que le concessionnaire n'a pas qualité pour engager l'Etat ⁽³⁰⁾.

b) *Enlèvement des installations.* — Si l'Etat ne reprend pas les ouvrages, le concessionnaire est tenu d'enlever à ses frais et sans indemnité ceux qui se trouvent sur ou sous la voie publique. Les canalisations souterraines peuvent toutefois être abandonnées sans indemnité, pourvu qu'elles ne gênent en rien les services publics.

c) *Dispositions transitoires.* — Pendant les six derniers mois de la concession, l'Etat, qu'il opte pour la reprise ou pour l'enlèvement, peut prendre toutes

(29) L'usager ne peut ni louer ni céder son droit (Art. 631, C. Civ.). Voir L'Huillier, *op. cit.*, p. 148.

(30) « On ne peut en général ni s'engager, ni stipuler en son propre nom que pour soi-même. » (Art. 1119, C. Civ.).

mesures utiles pour assurer, s'il y a lieu, la continuité du transport. « Il pourra notamment, si les postes de transformation, de raccordement et de coupure n'appartiennent pas en propre au concessionnaire, desservir les abonnés par des postes nouveaux, en percevant, à son profit, les taxes afférentes à l'usage de ces postes, et, d'une manière générale, prendre toutes mesures nécessaires pour assurer le passage progressif de la concession ancienne à une concession nouvelle. » (Art. 22).

Ces mesures devront être prises « en réduisant au minimum la gêne qui en résultera pour le concessionnaire ». Il ne peut en résulter pour lui aucun droit à indemnité.

2° RACHAT DE LA CONCESSION DE TRANSPORT

L'Etat peut reprendre la concession avant son expiration en opérant son rachat.

La concession ne peut, en principe, être rachetée que 25 ans après le décret de concession ⁽³¹⁾. Elle peut toutefois l'être à toute époque, en application de la loi du 19 juillet 1922, pour la constitution de réseaux collectifs de transport. Dans tous les cas, le concessionnaire doit en être prévenu deux ans auparavant.

L'indemnité de rachat comporte normalement deux éléments :

a) Pendant chacune des années restant à courir jusqu'à l'expiration de la concession, le concession-

(31) Le cahier de la S.T.E.D.A. compte les 25 ans à partir de l'expiration du délai imparti pour l'exécution des travaux.

naire reçoit une annuité égale au produit net moyen des sept dernières années d'exploitation, déduction faite des deux plus mauvaises. Au surplus, le montant annuel de l'indemnité ne peut être inférieur au produit net de la dernière des sept années prises en considération. Le produit net se calcule en retranchant des recettes les dépenses « dûment justifiées » faites pour l'exploitation.

b) En sus de cette annuité, il est dû une indemnité en capital « égale aux dépenses dûment justifiées supportées par le concessionnaire pour l'établissement de ceux des ouvrages de la concession subsistant au moment du rachat, non compris ceux, définis par l'article 6, qui auraient été régulièrement exécutés pendant les trente années précédant le rachat en ce qui concerne les constructions, pendant les quinze années en ce qui concerne l'appareillage, sauf déduction, pour chaque ouvrage, de $1/30$ en ce qui concerne la construction et $1/15$ en ce qui concerne l'appareillage, de sa valeur, pour chaque année écoulée depuis son achèvement ». Ces dépenses comprennent les déplacements d'ouvrages.

Si le rachat avait lieu *avant l'expiration des trente premières années*, le concessionnaire pourrait exiger que l'indemnité totale soit égale aux dépenses utiles et justifiées de premier établissement, y compris les frais de constitution de société dont le cahier des charges fixe le maximum ⁽³²⁾. « Dans le cas où le montant des insuffisances annuelles qui se seraient

(32) 2,50 % du capital-actions pour la concession S.T.E.D.A.

produites depuis l'origine de la concession dépasserait le montant des excédents annuels constatés pendant la même durée, la différence serait ajoutée à l'indemnité ci-dessus (33). » Le mode de calcul des insuffisances est spécifié dans le cahier des charges. Il reproduit sur ce point les clauses des cahiers-types des distributions aux services publics.

Dans le cas du rachat, et contrairement à ce qui se produit à l'expiration normale de la concession, l'Etat est tenu de se substituer au concessionnaire pour l'exécution des traités de transport d'énergie en cours et d'exécuter les engagements pris par lui. Il prend la suite de l'universalité juridique constituée par l'entreprise concédée.

L'Etat est également obligé de racheter les approvisionnements du concessionnaire.

Les règles concernant le bon état des installations sont les mêmes que celles que nous avons signalées à propos de la reprise à l'expiration normale de la concession.

3° DÉCHÉANCE

(Art. 25 et 26)

La déchéance est l'application au contrat de concession de la « condition résolutoire tacite » du Droit civil (34). C'est en même temps une sanction qui peut

(33) Le cahier des charges de la Société de la Basse-Isère (Beaumont-Monteux) contient un mode de calcul différent pour cette indemnité. Voir R. G. E., 17 sept. 1921, p. 372.

(34) « La condition résolutoire est toujours sous-entendue dans les contrats synallagmatiques, pour le cas où l'une des deux parties ne satisfera pas à son engagement. » (Art. 1184 C. Civ.). Cf. Bougault, cahier des charges, p. 234.

être prononcée au cas où le concessionnaire manquerait à certaines de ses obligations essentielles.

Les règles concernant la déchéance, insérées dans les cahiers des charges des transports d'énergie, sont presque identiques à celles des cahiers-types de distribution. Nous nous contenterons donc d'un exposé très sommaire de la question qui a déjà été longuement traitée dans plus d'un ouvrage ⁽³⁵⁾.

A. — *Cas de déchéance.* — On peut répartir en quatre catégories les cas de déchéance. Elle peut être prononcée pour sanctionner : le respect de certains délais, la sécurité et la continuité de l'exploitation, l'intégrité du cautionnement, l'incessibilité de la concession.

a) Si le concessionnaire n'a pas présenté les projets d'exécution, achevé ou mis en service les ouvrages dans les délais et conditions prévus par le cahier des charges, il encourt la déchéance, après mise en demeure.

b) « Si la sécurité publique vient à être compromise » et « si l'exploitation vient à être interrompue en partie ou en totalité », le nécessaire est fait, aux frais du concessionnaire, dans le premier cas par le Préfet du département intéressé, dans le second par le Ministre des Travaux Publics. Une mise en demeure est adressée par le Ministre au concessionnaire, lui enjoignant de se mettre en règle dans un certain délai. Si ce délai n'est pas respecté, le conces-

(35) Voir notamment Bougault, *op. cit.*, p. 234 et suiv. ; L'Huil-
lier : *Législation des D. E. E.*, p. 155 et suiv.

sionnaire négligent ou incapable peut être déclaré déchu.

c) On verra au paragraphe suivant que le concessionnaire, avant la signature de l'acte de concession, doit verser un cautionnement qui sert de garantie pour le recouvrement des amendes et des frais engagés pour rétablir la sécurité et la continuité de l'exploitation. Mis en demeure de reconstituer ce cautionnement, il doit s'exécuter dans les 15 jours, faute de quoi il peut être déclaré déchu. °

d) Enfin, lorsque la concession est cédée en tout ou partie, ou que le concessionnaire a changé sans autorisation de l'Administration, la déchéance est encourue, car l'« intuitus personæ » joue un rôle essentiel dans le contrat de concession.

B. — *Condition et formes de la déchéance.* — Pour que la déchéance soit possible dans les cas que nous venons d'exposer, il faut que le concessionnaire soit en faute (36) : « La déchéance ne serait pas encourue dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatée (37). »

La déchéance est prononcée par décret « sauf recours par la voie contentieuse ». Le tribunal compétent paraît être ici le Conseil d'Etat, par analogie

(36) Cf Hauriou : Précis de Droit Administratif, 11^e éd., p. 799. Conclusions Romieu sous C. E., 20 janvier 1905. Rec. p. 55 : « Dans le cas de concessions de travaux publics, on reconnaît au concessionnaire un droit acquis à la puissance de sa concession pendant toute la durée prévue au contrat : s'il n'est pas en faute, il ne peut en être privé que par le rachat... »

(37) Voir à ce sujet C. E., 12 nov. 1927; R. G. E., 9 juin 1928, p. 1015; Note de M. Blaevoët.

avec l'article 25 du cahier des charges-type des distributions publiques d'énergie concédées par l'Etat ⁽³⁸⁾.

C. — *Procédure en cas de déchéance.* — En cas de déchéance, « il est pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements du concessionnaire, au moyen d'une adjudication qui sera ouverte sur une mise à prix des projets, terrains acquis, ouvrages exécutés, matériel et approvisionnements ». Le prix de vente de cette adjudication est versé au concessionnaire, à titre d'indemnité de dépossession.

Les règles concernant cette procédure sont expliquées à l'article 26 du cahier des charges.

D. — *Effets de l'adjudication.* — L'adjudicataire est « substitué aux droits et charges du concessionnaire ». En particulier les traités de transport passés par le concessionnaire subsistent à son profit.

V. — **Clauses diverses**

Sous ce titre, le cahier des charges réunit un certain nombre de prescriptions qui n'ont pu logiquement trouver place dans les autres chapitres. Ces clauses diffèrent d'ailleurs peu de celles des cahiers

(38) En sens contraire, voir C. E., 16 juillet 1924; D. H., 1924, p. 656. Il s'agissait toutefois, dans ce cas particulier, d'une concession *communale* dont la déchéance est prononcée par le Ministre. Sur cette question de compétence, voir L'Huillier, *op. cit.*, p. 158.

de distribution : nous les passerons en revue très sommairement.

A. — *Impôts et redevances.* — « Tous les impôts établis par l'Etat, les départements, les communes, y compris les impôts relatifs aux immeubles du transport, sont à la charge du concessionnaire. » (Art. 29). Ces impôts sont de trois sortes :

a) Impôts relatifs aux immeubles de l'exploitation, tels que postes de transformation, de coupure, etc...

b) Impôts sur l'exploitation elle-même, tels que l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, etc...

c) Impôts indirects.

Nous avons vu que, lorsque de nouveaux impôts relatifs au transport de l'énergie électrique frappent le concessionnaire, celui-ci est fondé à demander une augmentation des tarifs maxima fixés par l'article 11, pour compenser ce supplément de charge.

Les frais de timbre et d'enregistrement du cahier des charges sont supportés par le concessionnaire. La question de frais d'enregistrement soulève des questions difficiles ⁽³⁹⁾ qui ont d'ailleurs été longuement traitées par les auteurs à propos de la distribution. Nous croyons inutile de l'examiner ici à nouveau ⁽⁴⁰⁾.

Les redevances pour occupation du domaine public doivent également être acquittées par le concession-

(39) Ces questions ont trait notamment à la détermination du ou des tarifs à appliquer à chacune des stipulations donnant lieu à perception, et à l'évaluation des bases sur lesquelles les taxes seront calculées. A noter que le projet de loi actuellement en instance devant le Parlement soumet l'enregistrement des actes de concession au seul droit fixe (Art. 8).

(40) Voir notamment Bougault, *op. cit.*, p. 291 et suiv.

naire ; elles sont établies par le décret du 17 octobre 1907, modifié par les décrets des 7 septembre 1912, 17 mai 1921, 12 juin 1927, et 1^{er} septembre 1928 (41).

B. — *Pénalités et cautionnement.* — Si le concessionnaire manque aux engagements qu'il a pris, l'Administration peut lui infliger certaines amendes dont le montant est fixé par le cahier des charges. L'amende a, ici, plutôt le caractère d'une clause pénale que d'une peine proprement dite, car l'élément intentionnel n'est pas requis (42).

Elle est prononcée par le Ministre des Travaux Publics si la concession s'étend sur plusieurs départements, par le Préfet dans le cas contraire. Dans les deux cas, l'Ingénieur en Chef centralisateur doit donner son avis. Elle est perçue au profit de l'Etat.

Les infractions prévues sont les suivantes :

a) Interruption du service du transport. L'amende est, en général, de 100 francs par heure d'interruption.

b) Inexécution des obligations imposées par les articles 2, 6, 9, 14 et 28 du cahier des charges (43). (D'ordinaire 50 francs par jour de retard).

Le recouvrement de ces diverses amendes est garanti par le dépôt, avant la signature de l'acte de concession, d'une certaine somme (44) à la Caisse des

(41) Voir « Recueil des Lois, décrets, etc... relatifs aux D. E. E. », Paris, Imprimerie Administrative Centrale, Janvier 1930, p. 16.

(42) Elle n'est donc pas susceptible de décimes.

(43) Ces articles, on le sait, se rapportent à l'obligation de contracter, aux délais d'exécution, aux tolérances en matière de tension et de fréquence, à la participation aux ententes de la loi du 19 juillet 1922, et à la fourniture annuelle d'un compte rendu d'exploitation au service du Contrôle.

(44) 100.000 francs pour la S.T.E.D.A.

Dépôts et Consignations, ou à la Trésorerie Générale. L'Administration peut autoriser le concessionnaire à substituer à ce versement une garantie bancaire.

Sur cette somme seront également prélevées les dépenses faites en raison des mesures prises aux frais du concessionnaire pour assurer la sécurité publique ou la reprise de l'exploitation en cas de suspension.

Lorsqu'un prélèvement quelconque aura été opéré, le concessionnaire doit compléter à nouveau le cautionnement, dans le délai de 15 jours après mise en demeure, et ce sous peine de déchéance.

La moitié de la somme déposée est restituée au concessionnaire après achèvement des travaux, l'autre moitié en fin de concession. En cas de déchéance, il n'y a pas lieu à restitution.

C. — *Clauses concernant le personnel (Art. 33 et 33 bis).* — Le concessionnaire s'oblige à réserver certains emplois aux anciens militaires, à leurs veuves et à leurs orphelins.

Il doit faire approuver par l'autorité administrative le statut de son personnel, conformément à la loi du 28 juillet 1928.

D. — *Cession de la concession (Art. 34).* — « Toute cession totale ou partielle de la concession, tout changement de concessionnaire ne peuvent avoir lieu, à peine de déchéance, qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre des Travaux Publics, après avis du Ministre de l'Intérieur, si la concession s'étend sur plusieurs départements, et par le Préfet dans le cas contraire. »

E. — *Jugements des contestations.* — Les litiges entre le concessionnaire et l'Administration relatifs à l'exécution et à l'interprétation du cahier des charges sont jugés par un Conseil de Préfecture inter-départemental désigné à cet effet, sauf recours au Conseil d'Etat.

Le concessionnaire doit faire élection de domicile en un lieu désigné par l'Administration, faute de quoi toute notification ou signification est valable, lorsqu'elle est adressée à la Préfecture d'un département spécifié au Cahier des Charges.

CHAPITRE V

Le contrôle de la concession de transport

L'article 16 de la loi du 15 juin 1906 place les transmissions d'énergie électrique de toute nature sous le contrôle de l'Administration. Primitivement, cette mesure s'expliquait surtout comme une manifestation de la police administrative, motivée par l'occupation du domaine public par les ouvrages des transmissions. Lorsque, par la suite, se produisit l'évolution des idées dont nous avons parlé dans l'introduction de cette étude, et que les transmissions d'énergie furent promues au rang de service public, on fut conduit à élargir le domaine du contrôle administratif et à en considérer les agents comme les défenseurs naturels des intérêts collectifs des usagers. De là l'ingérence constante des Ingénieurs du Contrôle dans le fonctionnement des distributions et des transports d'énergie, soit comme arbitres dans les contestations, soit comme surveillants de la continuité et de la régularité de l'exploitation.

Dans les pages qui vont suivre, on étudiera sommairement l'organisation du Service du Contrôle des transports d'énergie, ses attributions, et enfin la question des frais de contrôle.

I. — Organisation du contrôle de la concession de transport

En matière de distribution d'énergie concédée par l'Etat, le contrôle est, en principe, départemental (1).

Pour les lignes de transport d'énergie, il a paru nécessaire de centraliser le contrôle de chaque concession dans les mains d'un Ingénieur en Chef unique qui est, en principe, l'Ingénieur en Chef des Forces Hydrauliques de la région où se trouve le transport considéré (2). On a pensé, avec raison, que les lignes d'une même entreprise présentaient une unité technique nettement affirmée et qu'il était désirable de ne pas traiter différemment, dans chacun des départements traversés, les problèmes soulevés (3).

L'Ingénieur en Chef en question, qu'on appelle « Ingénieur en Chef centralisateur », est désigné dans chaque cas par le Ministre des Travaux Publics, con-

(1) Art. 1^{er} du décret du 17 octobre 1907 modifié par les décrets du 6 septembre 1912, 28 février 1920, 26 octobre 1927 et 1^{er} septembre 1928.

(2) Remarquons le choix du service des Forces Hydrauliques comme contrôle des concessions de transport d'énergie. L'Administration a toujours considéré, avec raison d'ailleurs, que les lignes de transport avaient pour principal rôle de véhiculer l'énergie produite par les usines hydrauliques et de régulariser leur fonctionnement par de judicieuses interconnexions.

(3) Voir circulaires du 4 juillet 1923 et 29 juillet 1927.

formément à l'article 37 du décret du 29 juillet 1927.

D'une façon générale, il assure les relations entre l'Administration supérieure et le concessionnaire du transport. Nous verrons toutefois que le contrôle départemental peut avoir à intervenir, par exemple dans l'instruction des demandes de concessions. Il est expliqué, dans la circulaire du 4 juillet 1923, qu'il n'y a aucun lien de subordination entre le contrôle départemental et le contrôle centralisateur. Ce n'est pas à celui-ci, notamment, qu'il appartiendra, en cas de désaccord, de prendre la décision, qui est formellement réservée au Ministre.

II. — Attributions du service du contrôle

Elles sont fort diverses : on peut dire d'une manière générale, que le Service du Contrôle suit l'évolution de l'entreprise depuis sa conception jusqu'à sa fin. Plus particulièrement, il intervient dans l'instruction de la demande de concession, l'approbation des projets, l'exécution des travaux et l'exploitation des lignes.

1° INSTRUCTION DE LA DEMANDE DE CONCESSION

L'Ingénieur en Chef centralisateur joue un rôle capital dans l'instruction de la demande et dans l'enquête qui la précède. Nous nous bornerons, sur ce point, à renvoyer le lecteur aux détails que nous avons donnés au chapitre III ci-dessus, à propos de la demande de concession de transport.

2° APPROBATION DES PROJETS

On a vu (ch. IV, parag. II), le rôle important joué par l'Ingénieur en Chef centralisateur pour l'approbation administrative des projets d'exécution. Rappelons qu'il a compétence pour les approuver lui-même, lorsque l'accord règne entre les services intéressés.

Il a également à intervenir dans les formalités relatives à l'établissement des servitudes de l'article 12 de la loi du 15 juin 1906. Nous ne croyons pas utile d'entrer ici dans les détails d'une question qui sera exposée au chapitre X, à propos des relations du transporteur d'énergie et des propriétaires.

3° CONTRÔLE DE L'EXÉCUTION DES TRAVAUX

La surveillance de l'exécution des travaux est une attribution essentielle du Service du Contrôle. Il ne faut pas oublier, en effet, que l'Etat est appelé, en fin de concession, à prendre possession des ouvrages, et, le cas échéant, à les exploiter pour son compte. Il est donc de toute première importance pour lui que les dits ouvrages soient construits « en matériaux de première qualité et conformément aux règles de l'art ».

Au surplus, l'Administration, en vertu de ses pouvoirs de police, est gardienne de la sécurité publique. Elle doit donc veiller à ce que les mesures et précautions utiles soient prises.

Pour unifier dans la mesure du possible les règles techniques à appliquer sur l'ensemble du territoire, le Ministre des Travaux Publics et son collègue du

Commerce et des P. T. T., prennent, après avis du Comité d'Electricité, des arrêtés dits « arrêtés techniques » précisant les conditions auxquelles doivent satisfaire les ouvrages (Loi du 15 juin 1906, art. 19). Ces arrêtés sont théoriquement soumis à une révision annuelle. En pratique ils sont assez rarement modifiés. L'arrêté actuellement en vigueur (Arrêté du 30 avril 1927) est le septième depuis 1906.

Enfin le contrôle doit veiller à l'application stricte des dispositions du chapitre II du Cahier des Charges, que nous avons étudiées précédemment (voir ch. IV, parag. II).

Pour permettre l'application de ces diverses réglementations, deux mesures sont prescrites :

a) Le concessionnaire doit avertir le contrôle du commencement des travaux quatre jours à l'avance (art. 55 du décret de 1927).

b) Avant la mise en service des ouvrages l'Ingénieur en Chef centralisateur procède à leur réception (art. 56 du même décret). Les essais ont lieu en présence des représentants des services intéressés, et, notamment, du contrôle départemental. S'il constate des erreurs, des malfaçons, ou des infractions aux règles techniques ou aux stipulations du cahier des charges, il prescrit les modifications qu'il juge nécessaires (4). Lorsqu'il estime que tout est correct, « tant au point de vue du fonctionnement des installations de transport qu'à celui de la sécurité et du maintien

(4) Il peut notamment exiger l'installation des lignes téléphoniques, télégraphiques ou de signalisation, qu'il juge indispensables à la sécurité de l'exploitation.

de la circulation publique et des communications téléphoniques ou télégraphiques, il prononce la réception des ouvrages, et en dresse procès-verbal. L'autorisation des circulations de courant est délivrée sur le vu de ce procès-verbal, par le Préfet, ou par l'Ingénieur en Chef centralisateur délégué à cet effet.

Enfin l'Ingénieur en Chef centralisateur doit se faire remettre, dans les six mois de la mise en service, les plans et dessins détaillés des lignes et ouvrages principaux du transport, en un nombre d'exemplaires qu'il fixe lui-même. Il en distribue un certain nombre aux Ingénieurs des P. T. T. et au contrôle départemental. Ces documents sont établis et tenus à jour gratuitement par le concessionnaire, faute de quoi il y est pourvu d'office par les soins de l'Administration et aux frais dudit concessionnaire.

4° CONTRÔLE DE L'EXPLOITATION

Les attributions du service du contrôle ne se bornent pas à la surveillance des travaux de construction. Il a un droit de regard de tous les instants sur l'exploitation du transport.

a) *Etats statistiques* : Aux termes de l'article 74 du décret du 29 juillet 1927 (Art. 28 du cahier des charges), le concessionnaire doit adresser chaque année, le 15 avril au plus tard, les états statistiques rendant compte du fonctionnement technique de l'exploitation. Les états doivent être conformes aux modèles établis par le Ministre des Travaux Publics après avis du Comité d'Electricité. « L'Ingénieur en Chef a le

droit de contrôler ces états ; à cet effet les agents du contrôle dûment accrédités peuvent se faire présenter toutes pièces de comptabilité, tous relevés d'exploitation, tous tracés d'appareils enregistreurs nécessaires pour cette vérification. » (Art. 28 du cahier des charges).

b) *Réquisitions en cas de troubles* : En cas de troubles apportés aux services publics, l'Ingénieur en Chef centralisateur est tenu, sur réquisitions du service intéressé, présentées dans les formes spécifiées à l'article 62 du décret de 1927, de prendre les mesures nécessaires pour qu'il soit déféré immédiatement à ces réquisitions. Nous insistons sur le fait que l'Ingénieur en Chef est obligé d'obéir sans délai aux réquisitions, quitte à provoquer par la suite les explications nécessaires.

De plus, l'Ingénieur en Chef peut enjoindre au concessionnaire de couper le courant « lorsque le mauvais fonctionnement du transport est de nature à compromettre la sécurité publique, ou lorsque la coupure est nécessaire pour permettre aux services publics d'effectuer, dans l'intérêt de la sécurité, la visite, la réparation, ou la modification de quelque ouvrage dépendant de ces services ». En cas d'accident de personne ou de danger grave, les autres agents de contrôle ou les chefs des services compétents pour adresser les réquisitions de l'article 26, peuvent ordonner la coupure du courant. Le concessionnaire est obligé d'obéir.

c) *Avis à adresser au Contrôle* (Art. 67 du décret de

1927) : Le concessionnaire doit avertir « par les voies les plus rapides » le contrôle départemental, le contrôle centralisateur, et le Procureur de la République, des accidents entraînant mort d'homme ou blessure grave. De plus l'Ingénieur en Chef centralisateur et l'Ingénieur en Chef du département intéressé doivent être avisés des incendies graves ou troubles importants survenus dans le service du transport, et notamment des interruptions. Lorsque l'accident est dû à la force majeure, il est de l'intérêt du concessionnaire de le faire constater sans délai par le contrôle.

d) Vérifications : Le contrôle a le droit de faire vérifier devant ses agents les « conditions électriques du transport » quand il le juge utile. Dans le cas où des troubles seraient constatés sur les lignes des P. T. T., les Ingénieurs des Télégraphes peuvent exiger que les vérifications soient faites en leur présence.

Lorsque le concessionnaire estime que les mesures prises par le contrôle lui ont porté préjudice, il doit, aux termes de la loi du 15 juin 1906, porter sa réclamation devant le Conseil de Préfecture désigné au cahier des charges, sauf recours au Conseil d'Etat, comme en matière de dommages causés par l'exécution de travaux publics. Ajoutons que, d'après la jurisprudence constante du Conseil d'Etat, il n'est pris en considération que les seuls dommages matériels, directs et immédiats, et à condition que les mesures prises n'aient pas été provoquées par des troubles qui seraient imputables au concessionnaire.

Les infractions aux dispositions légales et réglementaires concernant la police et la sécurité de l'exploitation sont punies des sanctions édictées par les articles 24 et 25 de la loi de 1906 ⁽⁵⁾.

III. — Frais de contrôle

Aux termes de l'article 18, 3°, de la loi du 15 juin 1906, les frais entraînés par le contrôle de l'entreprise sont à la charge du concessionnaire ⁽⁶⁾.

Ces frais font l'objet d'un forfait calculé d'après les dispositions du décret du 17 octobre 1907 ⁽⁷⁾. Ils sont limités par un tarif maximum qui peut être modifié tous les cinq ans par décret (Art. 13 du Décret de 1907).

Le tarif applicable est déterminé chaque année, dans les limites de ce tarif maximum, par arrêté du Ministre des Travaux Publics (art. 10). Pour le calcul de la somme due, il est fait état de la longueur réelle des lignes, étant entendu que les canalisations aériennes empruntant les mêmes supports, et les canalisations souterraines dont les conducteurs sont juxtaposés, sont comptées pour une seule ligne. En vertu du tarif maximum actuellement en vigueur, les frais

(5) Voir, à ce sujet, L'Huillier, *op. cit.* p. 212.

(6) Le concessionnaire de transport ne doit les frais de contrôle que pour les artères qui font partie de sa concession et non pour les lignes servant au raccordement des usagers, et dont l'exploitation et l'entretien sont à la charge de ces derniers.

(7) Modifié par les dispositions des décrets des 6 septembre 1912, 28 février 1920, 26 octobre 1927 et 1^{er} septembre 1928.

ne peuvent excéder quarante francs par kilomètre de ligne et par an (art. 10).

Les frais de contrôle sont dus par trimestre « à partir du premier jour du trimestre au cours duquel est délivrée l'autorisation de circulation du courant, et jusqu'au dernier jour du trimestre au cours duquel l'exploitation prend fin » (art 9). Ils sont versés chaque année au Trésor ; un état arrêté par le Ministre joue le rôle de titre de perception (art. 12).

En sus des frais relatifs à l'exploitation proprement dite, il est dû une somme forfaitaire pour le contrôle de la construction, dont le montant est égal aux frais de contrôle de l'exploitation pour une année entière.

TITRE SECOND

LE CONTRAT DE TRANSPORT D'ÉNERGIE

CHAPITRE VI

Le contrat de transport d'énergie considéré en lui-même

Le contrat de transport d'énergie présente des caractères remarquables et qui méritent une étude quelque peu détaillée. Dans le présent chapitre, on envisagera successivement la définition et la nature juridique de ce contrat, ses éléments, les conditions de sa validité, son contentieux, ses divers modes d'extinction.

I. — Définition et nature juridique

1° DÉFINITION

Par le contrat (1) de transport d'énergie, un entrepreneur s'engage, vis-à-vis d'une personne appelée usager, à véhiculer, au moyen de lignes lui apparte-

(1) Il convient de signaler ici une opinion qui s'est fait jour dans la doctrine à la suite de l'asservissement progressif des Compagnies de Chemins de fer par l'Etat, et qui compte parmi ses partisans des auteurs considérables. Frappés par la multiplicité des règlements spéciaux, qui semblent paralyser la liberté de ces

nant ou à lui concédées, une certaine puissance pendant un certain temps moyennant une redevance en argent appelée prix ou péage.

Il s'agit bien ici de transport, au sens juridique du mot. Nous retrouvons les éléments personnels du transport : expéditeur, transporteur et destinataire ; et les éléments objectifs : une chose à transporter et un prix (2). Mais il n'en est pas moins vrai que le trans-

Compagnies au point de leur retirer toute autonomie, ces auteurs se sont demandés s'il n'était pas indiqué de soustraire complètement leurs actes à l'empire du Droit Privé. En particulier, il n'y aurait pas à proprement parler de *contrat* de transport de marchandise : « Tous les individus remplissant les conditions fixées par les lois et règlements organiques du service des chemins de fer peuvent exiger le transport de leur personne ou de leurs marchandises (principe de l'égalité des individus devant les services publics). La demande de tel usager de tel genre de transport (personne, animal, marchandise) est un acte-condition : C'est la condition pour que doive s'exercer la compétence des agents préposés au service public. Il n'y a pas de *contrat* ». (G. Jèze, Principes Généraux du Droit Administratif, 1926, t. III, p. 55; Cf. également Duguit, Mélanges Maurice Hauriou, p. 262; Jèze, Revue de Droit public, 1931, p. 529 et suiv.).

La conséquence pratique de cette opinion, c'est que toutes les fois que le point litigieux n'est pas régi par la réglementation spéciale, c'est le régime du service public qu'il faudrait appliquer.

La Jurisprudence, tout en admettant — ce qui d'ailleurs n'est sérieusement contesté par personne — que les transports concédés sont des services publics, soutient que les rapports entre transporteurs et clients sont du ressort du Droit Privé. En particulier, la convention de transport est bien, d'après elle, un *contrat*, soumis, il est vrai, à des règles spéciales. Cette opinion à laquelle se rangent la majorité des civilistes tels que Josserand, Thaller et Percey, compte des partisans considérables parmi les spécialistes du Droit Public (Hauriou, note sous Confl. 19 mars 1923, S. 1924-III-57; Mestre, note sous Civ., 24 janvier et 4 juillet 1922 et 22 janvier 1924, S. 1924-1-161).

Quoiqu'il en soit, en notre cas particulier, on ne peut contester qu'il y ait contrat. Nous verrons plus loin que la liberté contractuelle du concessionnaire est loin d'être négligeable, en ce qui concerne notamment la durée du contrat et les prescriptions techniques. De plus, cette liberté apparaît d'une manière encore plus frappante dans l'utilisation accessoire des ouvrages (Art. 2, 2° du cahier des charges). L'acceptation d'un contrat est, dans ce dernier cas, facultative pour le transporteur.

(2) Voir Josserand : Les Transports, p. 107 et 109.

port d'énergie se fait, comme nous allons le montrer, dans des conditions fort différentes du transport de marchandises.

D'abord, la chose transportée n'est pas et ne peut pas être individualisée. Lorsque, sur une même ligne, débitent plusieurs usines productrices, il est impossible de déterminer quelle est la centrale qui a fourni telle ou telle unité d'énergie. On objectera que cette particularité n'est pas absolument propre au transport de l'énergie, et qu'elle se retrouve parfois lorsqu'il s'agit de choses fongibles. Dans un train chargé de blé, il est bien difficile de distinguer la production d'un domaine de celle du domaine voisin, surtout, comme c'est le cas fréquemment, lorsque l'ensemble du chargement a été emmagasiné dans le même silo avant d'être mis sur wagon. Mais la chose n'est pas théoriquement impossible : on peut concevoir qu'un œil suffisamment exercé puisse, s'il en était besoin, distinguer l'origine de tel ou tel grain de blé. Il peut y avoir individualisation.

Dans le cas d'objets matériels, il peut aussi y avoir, et il y a souvent, en fait, différence de qualité entre les marchandises. Les charbons de deux mines, les vins de deux vignes n'ont jamais, si l'on pousse suffisamment loin l'analyse, la même composition ni les mêmes propriétés. Rien de tel en notre matière. Les propriétés de deux quantités égales d'énergie électrique, dont les circuits ont un parcours commun, sont absolument identiques.

Une autre différence remarquable réside dans le fait que, dans le cas qui nous occupe, le transport fait

l'objet d'une opération continue, et qui dure un certain temps. L'énergie électrique est, en effet, égale au produit d'une puissance par une durée (3) : le rôle du transporteur consistera donc à livrer au destinataire la puissance qu'il a reçue de l'expéditeur et cela pendant un intervalle de temps qu'il n'est pas en son pouvoir de modifier. A l'opposé, lorsqu'il s'agit de transport d'objets matériels, la livraison est généralement discontinue. Lorsqu'elle est continue (cas d'un transport de pétrole dans une pipe-line), on peut concevoir que le transporteur puisse augmenter ou réduire la durée de la livraison sans gêner le destinataire.

Au surplus, pour le transport d'énergie électrique, il ne peut être question de délais. La propagation du courant le long d'un conducteur est pratiquement instantanée (4). Lorsqu'une usine envoie une certaine puissance sur une ligne, si longue soit-elle, cette puissance se retrouve immédiatement disponible en tout point de cette ligne.

Enfin, il paraît opportun de signaler dès maintenant un état de fait qui ne laisse pas d'avoir son importance. La plupart, sinon la totalité, des Compagnies de Transport d'énergie actuellement existantes ont été fondées par leurs propres usagers et pour leurs besoins exclusifs. Le processus est d'ordinaire le suivant : un petit nombre de sociétés productrices et consommatrices d'énergie s'entendent pour créer une

(3) Plus exactement, lorsque la puissance varie, l'énergie livrée pendant un intervalle de temps donné est égale à l'intégrale de la puissance par rapport au temps, prise pendant le temps de la livraison.

(4) 300.000 km. par seconde environ.

ligne de transport reliant un centre de production à un centre de consommation, par exemple les Alpes à la région lyonnaise (cas de la S. T. E. D. A.). Les actions de la nouvelle société de transport sont réparties entre les sociétés mères qui, toutes, sont représentées au Conseil d'administration. Souvent même elles constituent un comité technique qui prend les décisions les plus importantes relatives à la ligne de transport. Les principales dispositions des contrats de transport sont arrêtées d'un commun accord bien avant que la concession soit accordée. Bien plus, les fondateurs, désireux d'éviter que des indésirables viennent plus tard imposer des contrats à la nouvelle société en arguant de son cahier des charges, s'arrangent parfois pour utiliser dès le début la capacité théorique des lignes, en majorant au besoin la puissance souscrite. Dans ces conditions, les lignes de transport font, en réalité, figure d'organes coopératifs, créés dans l'intérêt exclusif de leurs fondateurs. Leur caractère de service public est très atténué et n'a d'autre raison d'être que de les faire profiter des privilèges attachés à cette qualité. On conçoit dès lors que, au moins en apparence, l'accord parfait règne toujours entre usagers et transporteur. Les questions litigieuses se règlent à l'amiable, entre gens qui, tous, ont des intérêts communs.

Les particularités que nous venons de mettre en lumière donnent au transport de l'énergie une physiologie très spéciale. Elles ont, comme nous allons le voir, leur répercussion sur sa nature juridique ainsi que sur les règles qu'il convient de lui appliquer.

2° NATURE JURIDIQUE

La nature juridique du contrat de transport de marchandises a donné lieu à de nombreuses et savantes controverses (5).

Les rédacteurs du Code civil se refusèrent à y voir une opération originale et à l'élever au rang des contrats-types. Ils le considérèrent comme « un contrat mixte participant de la nature du contrat de louage et de celui de dépôt ». Ils lui accordèrent toutefois une affinité prépondérante avec le contrat de louage et plus particulièrement avec celui de louage d'industrie (6). Pour les auteurs du Code de Commerce, si on en juge par le lieu où ils en traitent, le contrat de transport serait un cas particulier de la commission.

Les auteurs qui ont traité de la matière sont d'avis partagés. Les uns y voient un genre de dépôt (7), ce qui n'est guère plausible puisque le dépôt est, de sa nature, gratuit ; les autres (8) le considèrent comme un mandat, sans prendre garde qu'un mandat « ne saurait avoir pour objet que des actes juridiques et non des actes matériels (9) ». Certains enfin assimilent le contrat de transport à un louage de choses, ce qui pourrait aisément se concevoir si le transport s'effectuait sous la direction et la responsabilité de l'ex-

(5) Cf. Josserand, *op. cit.* p. 347 et suivantes.

(6) Le Code Civil traite du transport dans le chapitre intitulé : « Du louage d'ouvrage et d'industrie ». Art. 1.782 à 1.786.

(7) Sarrut nos 2 et 3.

(8) Code fédéral suisse. Art. 402, cité par Josserand, *op. cit.*, p. 349, note 1.

(9) Josserand, *op. cit.* p. 349, n° 362.

péditeur au moyen de véhicules appartenant au transporteur : on sait que ce n'est pas le cas. Nous pensons avec M. Josserand ⁽¹⁰⁾ qu'on doit, faute d'accorder à ce contrat une autonomie qu'il semble avoir bien méritée, voir en lui un genre de « *locatio operis* », ou, plus exactement, un contrat d'entreprise. Le transporteur, en effet, prend en charge la marchandise, et reste libre de la transporter comme il lui convient, pourvu qu'elle arrive à destination en bon état et dans les délais stipulés.

En ce qui concerne la nature juridique du contrat de transport d'énergie, les choses se présentent d'une manière quelque peu différente.

Le rôle actif du transporteur est ici assez effacé. Une fois la ligne construite et les installations productrices et réceptrices « accrochées » sur la ligne, le transport s'effectue sans qu'il ait à intervenir autrement que pour une besogne d'entretien et de surveillance, importante sans doute, mais sans grande envergure. Cette sorte de passivité ajoutée au caractère continu de l'opération de transport, mettent le transporteur dans une situation très voisine de celle du bailleur d'immeubles, dont l'obligation se borne à faire jouir son locataire pendant le temps du bail et à maintenir en bon état d'entretien les immeubles loués.

Toutefois, la nature juridique du contrat de trans-

(10) *Ibid.*, p. 351, n° 365.

port d'énergie participe également de celle du contrat d'entreprise. D'abord le transporteur est responsable de la bonne exécution du transport et nous verrons qu'en cas de troubles ou d'interruptions, il est tenu d'indemniser les usagers du préjudice causé, sauf le cas de force majeure dûment constaté. Au surplus, pourvu que la transmission s'effectue dans des conditions satisfaisantes, l'usager n'a pas à se mêler de la manière dont elle s'effectue. La direction des opérations, les diverses connexions et combinaisons de lignes, en un mot l'exploitation du réseau, est du ressort du seul transporteur, qui agit comme bon lui semble, sous le contrôle de l'Administration, mais en dehors de toute ingérence des usagers. Le contrat de transport d'énergie est donc bien aussi un contrat de louage d'ouvrage.

Ce double caractère semble d'ailleurs avoir été mis en lumière par le rédacteur du cahier des charges, à propos de l'aménagement des tarifs (art. 11). Nous avons vu, en effet ⁽¹¹⁾, que le péage se compose de deux éléments : le premier appelé « taxe fixe » est fonction de la seule puissance souscrite, indépendamment de tout transport réellement effectué, et correspond assez bien à un loyer. Le second, dit « taxe proportionnelle », est calculé d'après le nombre de kilowatts-heures transportés, et on peut l'assimiler à la rémunération de l'activité de l'entrepreneur.

(11) Cf. *supra*, ch. IV.

II. — Les éléments du contrat

Comme toute convention, le contrat de transport exige d'abord le libre consentement des parties. Il lui faut, de plus, un objet et un prix. Nous étudierons tour à tour, dans le paragraphe qui va suivre, chacun de ces trois éléments et nous terminerons par quelques remarques concernant les parties au contrat.

1° LE CONSENTEMENT

Un consentement exempt de vices est, nous l'avons dit, requis pour la formation du contrat de transport d'énergie. Les règles générales du droit en la matière se trouvent, toutefois, considérablement modifiées du fait que, dans notre espèce, l'un des contractants se trouve chargé de la gestion d'un service public. Les nombreux privilèges dont il jouit font qu'il est, dans bien des cas, investi d'un véritable monopole de fait. Il est donc juste qu'en retour on limite, en ce qui le concerne, le principe de l'autonomie de la volonté. Nous avons vu, dans l'analyse du cahier des charges, que le concessionnaire peut être parfois, au moins en théorie, dans l'obligation de contracter. Il se trouve, selon l'expression de M. Josserand, « dans la situation d'un pollicitant nécessaire, en état permanent, d'offres obligatoires, irrévocables ⁽²⁹⁾ ». Toutefois, à la différence du cas de transport de marchandises, ces offres obligatoires ne s'adressent pas

(12) Josserand, *op. cit.*, p. 951.

au public, mais à une catégorie très restreinte de personnes juridiques, investies elles-même de la gestion de services publics dont le cahier des charges donne l'énumération en son article 2, 1°. L'obligation de contracter est, de plus, comme nous l'avons vu, subordonnée à certaines conditions de puissance et de durée.

En dehors de ces cas, et des transports qu'il doit exécuter pour le compte des usagers figurant sous la rubrique « objet principal de l'entreprise », à l'article 1^{er} du cahier, le concessionnaire n'est nullement obligé de traiter. Bien plus, il ne peut le faire qu'avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics. La liberté contractuelle du transporteur semble donc se mouvoir dans des limites extrêmement étroites. Nous verrons cependant au chapitre suivant qu'il jouit d'une certaine indépendance concernant les clauses qu'il peut imposer aux usagers (13).

Du côté de l'usager, par contre, la liberté de contracter est à peu près absolue, pourvu qu'il se trouve dans les conditions exigées par le cahier des charges. Signalons toutefois dès maintenant qu'en vertu de la loi du 19 juillet 1922, l'Etat peut contraindre « les producteurs et au besoin les distributeurs d'énergie, les départements, communes et services publics » à emprunter certaines lignes dites « organismes collec-

(13) Remarquons que ces restrictions apportées à la liberté de contracter du transporteur trouvent leur source dans une convention, librement consentie celle-là, qui est le contrat de concession. Par ce contrat, nous savons que le futur concessionnaire, s'engage à agir selon les clauses du cahier des charges. Il n'y a donc pas ici à proprement parler de restriction à l'autonomie de la volonté.

tifs » pour le transport de leur énergie. Nous reviendrons d'ailleurs sur cette question dans la deuxième partie de cet ouvrage.

2° L'OBJET

De la nature juridique du contrat de transport d'énergie, telle que nous l'avons déterminée, il résulte que l'objet du contrat est double. Le transporteur doit, tout d'abord, réserver à l'usager une portion de la capacité de la ligne correspondant à la puissance souscrite, et ce, pendant toute la durée du contrat, que la puissance soit ou non effectivement transportée. Il lui faut, de plus, veiller à ce que le transport se fasse en de bonnes conditions techniques et, notamment, avec une sécurité aussi parfaite que possible. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point au chapitre VIII en traitant des obligations du transporteur.

Le contrat de transport spécifie naturellement le point de prise en charge de l'énergie et le point où elle sera livrée au destinataire. Ici se pose une question qui ne laisse pas de présenter quelque intérêt. Il arrive fréquemment que, à la suite d'un accroissement imprévu de charge ou de la déficience d'une source de courant chez l'un des usagers, il intervienne entre ce dernier et un autre usager de la même ligne une convention, aux termes de laquelle celui qui se trouve manquer d'énergie prend provisoirement sur la ligne, en plus de la puissance qui lui revient, tout ou partie de celle qui est destinée à l'autre. C'est un contrat, en somme, assez semblable à une vente de

marchandises en cours de route. Modifie-t-il l'objet du contrat de transport passé par l'usager secourable ? La réponse doit être affirmative à n'en pas douter, si la quantité d'énergie échangée doit, pour parvenir à son nouveau destinataire, emprunter un tronçon de ligne qu'elle n'utilisait pas primitivement. Mais si le parcours reste identique, ou s'il se trouve diminué parce que l'usager secouru se trouve moins éloigné que l'autre de la source de courant, il ne semble pas qu'il y ait lieu à modification du contrat de transport, car chaque client reste toujours libre de ne pas utiliser la totalité du parcours. Il paraît non moins évident, dans ce dernier cas, que les redevances doivent continuer à être calculées sur la distance primitive.

3° LE PRIX

On connaît d'ores et déjà l'aménagement général des tarifs ⁽¹⁴⁾. On sait, notamment, que le péage se compose de deux éléments, l'un dit « taxe fixe », l'autre appelé « taxe proportionnelle » et que chacun de ces éléments ne peut dépasser un certain maximum fixé par l'article 11 du cahier des charges. Nous ne reviendrons pas sur ces points ; mais il reste à traiter ici de la question suivante : quelle est, dans les limites fixées au cahier des charges par le tarif maximum, la liberté contractuelle du concessionnaire en ce qui concerne le prix du transport ? Nous nous demanderons d'abord si, dans les limites permises, le

(14) *Supra*, ch. IV, par. III.

transporteur peut établir à son gré le tarif des droits de péage qu'il entend appliquer à tous les usagers. Nous passerons ensuite à l'étude de la délicate question des traités particuliers.

a) En ce qui concerne la première question, nous n'hésitons pas à affirmer que le transporteur peut se mouvoir avec la plus complète liberté au-dessous du tarif maximum. Il peut, à son gré, consentir une réduction sur l'un ou l'autre des éléments du péage, accorder aux usagers des facilités de toutes sortes : cette liberté ressort nettement des dispositions de l'article 11 du cahier des charges, qui n'a d'autre but que de fixer une limite supérieure aux tarifs pratiqués par le transporteur. Dans le cas particulier suivant, la solution nous paraît moins évidente : le concessionnaire peut-il percevoir la taxe proportionnelle sur des bases différentes de celles posées par le cahier des charges ? Plus exactement a-t-il le droit de modifier la détermination de l'énergie complexe ? On sait que d'après l'article 11, l'énergie complexe s'obtient en ajoutant à l'énergie active trente pour cent de l'énergie réactive. Or, la présence d'énergie réactive sur une ligne de transport offre bien des inconvénients, notamment en ce qui concerne les chutes de tension inductives. On peut donc concevoir qu'un transporteur disposé à réduire ses péages, les diminue pour l'énergie « wattée » et maintienne le tarif maximum pour l'énergie « déwattée », modifiant de la sorte le rapport entre ces deux facteurs dans le calcul de l'énergie complexe. Cette opération est-elle licite ? On peut en douter si l'on s'en tient aux termes

du cahier des charges ⁽¹⁵⁾ : « On ajoutera aux kilowatts-heures, trente pour cent de l'énergie réactive pour obtenir l'énergie complexe ». La chose apparaîtra cependant comme tout à fait régulière si l'on considère que cette modification revient à accorder une ristourne aux facteurs de puissance élevés. Là encore, notre conclusion sera en faveur de la liberté du concessionnaire.

b) *Les traités particuliers.* — Un « traité particulier » est un contrat qui accorde à un usager des réductions de tarifs ou autres avantages que le concessionnaire refuse à d'autres usagers placés dans les mêmes conditions. Ces traités sont formellement prohibés en ce qui concerne les transports de marchandises par chemin de fer ⁽¹⁶⁾. Les cahiers-types de distribution publique d'énergie ⁽¹⁷⁾ arrivent au même résultat par la clause dite « d'égalité de traitement » qui oblige le concessionnaire, pour les ventes d'énergie en basse tension, à faire profiter des réductions de tarifs consenties à certains clients, tous ceux « qui se trouvent placés dans les mêmes conditions de puissance, d'horaire, d'utilisation, de consommation, de durée d'abonnement et de tarif maximum ». Enfin, aux termes du cahier-type des distributions aux services publics, le Ministre des Travaux Publics peut, après avis du Comité d'Electricité, prescrire la suppression de toute disposition accordant à un abonné

(15) Voir aussi circ. ministér. du 24 novembre 1919 modifiée le 18 juillet 1920.

(16) Art. 48, alinéa 5 des cahiers des charges de 1857. Cf. Josserand, *op. cit.* p. 238, n° 234 et suivants.

(17) Cf. Bougault : Cahier des charges, p. 145.

des avantages qui ne seraient pas donnés aux autres abonnés placés dans des conditions de puissance, d'horaire, etc., au moins aussi avantageuses pour le concessionnaire.

La prohibition des traités particuliers dans les concessions de services publics, quelle que soit la forme qu'elle revête, doit être approuvée sans réserve. Il est inadmissible que le concessionnaire, qui jouit souvent d'un monopole de droit ou de fait et toujours de privilèges importants, favorise certains clients vis-à-vis des autres. De tels agissements seraient de nature à porter un grave préjudice à ces derniers, en faussant à leur détriment l'équilibre économique qui règne entre tous et qui permet la concurrence. Il semble donc que cette défense doive être érigée en principe d'équité et qu'il y ait lieu de l'appliquer dès qu'un service public se rémunère sur les usagers ⁽¹⁸⁾.

Cependant, en notre matière, elle est, le plus souvent, passée sous silence. Le cahier des charges pour les transports d'énergie, établi comme modèle par l'Administration, ne lui consacre pas une ligne. Seul à notre connaissance le cahier des charges de la S. T. E. D. A. contient la clause suivante : « Si, pour certains usagers qui utilisent les installations par application de l'article 2, le concessionnaire abaisse les tarifs de péage, avec ou sans conditions au-dessous des limites fixées par les tarifs maxima, il sera tenu de faire bénéficier des mêmes réductions tous les

(18) Cf. Blaevoët, Génie Civil du 26 décembre 1925, p. 559 et suivantes. Pour M. Blaevoët « l'impartialité est de règle dans les services publics » et le Ministre a toujours le droit de la faire respecter.

usagers placés dans les mêmes conditions de puissance, d'horaire, d'utilisation et de durée d'abonnement. » (Art. 11). Cette clause est d'ailleurs incomplète, car il y a bien d'autres manières de favoriser un usager qu'en abaissant les tarifs : ne serait-ce qu'en diminuant en sa faveur le parcours ou l'utilisation annuelle minimum.

L'Administration a, sans doute, négligé de prohiber les traités particuliers en matière de transport d'énergie, en considération du petit nombre d'usagers de chaque ligne ; il est bien rare que deux usagers se trouvent dans les mêmes conditions ; de plus, nous l'avons dit, le transporteur se trouve, le plus souvent, sous le contrôle étroit de tous les bénéficiaires du service. On conçoit mal, dès lors, qu'il puisse y avoir un favoritisme quelconque et la question présente surtout un intérêt théorique. Mais cette omission n'en est pas moins regrettable, précisément du point de vue théorique.

4° LES PARTIES AU CONTRAT

On sait déjà que toute personne juridique n'a pas qualité pour conclure un contrat de transport d'énergie ⁽¹⁹⁾. Seules sont autorisées à le faire, celles qui sont énumérées au cahier des charges, ainsi que certains services publics. Les autres personnes ne peuvent utiliser la ligne qu'à titre accessoire et moyennant une autorisation du Ministre des Travaux Publics. Tout traité conclu dans d'autres conditions peut être annulé par le Ministre après avis du Comité

(19) Cf. *supra*, Ch. IV-1-2°, Objet de l'entreprise.

d'Electricité, en vertu de l'article 18 du cahier des charges.

Remarquons qu'en général les traités sont conclus par le destinataire, à la différence de ce qui se passe en manière de transport de marchandises. C'est donc sur le destinataire que seront recouvrés les péages. Cette règle n'a d'ailleurs rien d'absolu : elle découle simplement d'un état de fait normal.

III. — Les conditions de validité du contrat

Pour que le contrat de transport d'énergie soit valide, il faut que les conditions requises par les lois et règlements concernant la matière se trouvent remplies.

Ici se pose une question fort délicate : celle de la subordination des contrats de transport au cahier des charges. Dans quelle mesure les parties sont-elles libres de déroger dans leur traité aux clauses de ce cahier ?

Pour répondre à cette question, il faut d'abord se souvenir « qu'une concession de service public n'est pas seulement un contrat passé entre le concédant et le concessionnaire : c'est, avant tout, un mode d'organisation et de gestion de ce service public. Or, tout ce qui concerne l'organisation et la gestion des services publics est matière légale et réglementaire ⁽²⁰⁾ ». L'Administration peut donc insérer dans le cahier des

(20) Appleton, note sous Cass., 4 mai 1921; D. 1922-1-41.

charges des clauses qui, loin de n'avoir qu'un caractère purement contractuel, sont de véritables règlements et s'imposent à tous. Nul n'est fondé à invoquer, pour se libérer de ces clauses, la raison qu'il n'a pas été partie au contrat ; nul ne peut invoquer la règle « *res inter alios acta...* ».

D'autres clauses, au contraire, ont un caractère purement privé ; les parties peuvent, sans inconvénient, y déroger d'un commun accord.

Il y a donc des clauses obligatoires et des clauses non obligatoires. Comment les distinguer ?

On peut, d'après M. Mestre ⁽²¹⁾, répartir les clauses du cahier des charges en trois catégories :

a) D'abord « les dispositions de police générale ou spéciale qui y figurent dans un but de police ou d'hygiène... Toute dérogation contractuelle à ces dispositions est nulle comme contraire à l'ordre public ».

b) D'autres clauses, à caractère impératif, ont pour but « d'assurer le fonctionnement normal du service public... Ces clauses s'inspirent d'une préoccupation d'intérêt général et, par suite, doivent s'appliquer à tous ceux qui auront à user du service concédé ».

c) Enfin les cahiers des charges contiennent une série de clauses « se référant uniquement à l'intérêt général de l'entreprise et qui réservent au concessionnaire certaines possibilités dont il usera s'il le juge à

(21) Mestre, note sous Cass., 20 février 1923 ; S. 1923-1-193. Cf. également Decencière Ferrandière : De l'effet à l'égard des tiers des augmentations de tarifs dans les concessions de Gaz et d'Electricité. Thèse, Paris 1926, p. 49 et suiv.

propos ». Il n'y a pas ici de caractère réglementaire, et, partant, pas d'obligation ⁽²²⁾.

Ces distinctions ⁽²³⁾ offrent une importance pratique considérable. L'Administration peut, en effet, modifier unilatéralement, dans l'intérêt public, les dispositions du cahier des charges présentant un caractère réglementaire. D'après la jurisprudence du Conseil d'Etat ⁽²⁴⁾, ces modifications sont applicables même aux contrats antérieurement passés entre le concessionnaire et l'usager ⁽²⁵⁾.

Quoiqu'il en soit, les clauses réglementaires s'imposent strictement aux parties qui ne peuvent y déroger dans leur traité.

L'article 18 du cahier des charges sanctionne cette obligation. Les traités doivent être communiqués à l'Ingénieur en Chef centralisateur ⁽²⁶⁾. Sur son rap-

(22) D'après M. Jèze (Revue du Droit Public, 1930, p. 445) : « Tout ce qui est stipulé dans l'intérêt ou à la charge du public a un caractère réglementaire... Ces clauses sont des règlements proprement dits ».

(23) Remarquons en passant que toutes les clauses du cahier des charges présentent un caractère commun; c'est que chacune des parties peut toujours exiger qu'elles soient intégralement appliquées dans le contrat; aucune d'entre elles ne peut imposer de dérogation à l'autre (C. E., 5 janvier 1907, D. 1908-3-78).

(24) C. E., 11 mars 1930, Conclusions Léon Blum; S. 1911-3-1. Note Hauriou.

(25) L'importance de cette question s'est révélée notamment à propos de l'application des relèvements de tarifs maxima aux contrats en cours. La Cour de Cassation exige dans ce cas que le contrat fasse au moins une allusion au cahier des charges, pour que l'abonné ne puisse prétendre en avoir ignoré l'existence (Cass., 15 avril 1924; D. 1924-1-393). Cf. Decenière-Ferrandière, *op. cit.*

(26) Les cahiers des charges des concessions de transports d'énergie accordées aux compagnies de chemins de fer vont plus loin : Aux termes de leur art. 18, les traités de transport d'énergie passés par la Compagnie « ne peuvent devenir définitifs qu'après approbation par le Ministre des Travaux Publics ». Cie d'Orléans, décret du 16 juillet 1926; J. O., 27 juillet. Cie du Midi, décret du 15 septembre 1926; J. O., 12 octobre 1926.

port, le Ministre des Travaux Publics a le droit de prescrire la suppression de toute clause en contradiction avec le cahier des charges sauf recours devant le tribunal administratif compétent, qui paraît être ici le Conseil de Préfecture interdépartemental, par application de l'article 4 de la loi du 28 Pluviôse, an VIII (27).

Au surplus, en vertu des principes généraux du droit, la nullité des dispositions contraires à l'ordre public peut être invoquée devant les tribunaux judiciaires par toute personne y ayant intérêt (28).

IV. — Le contentieux du contrat

Le contentieux du contrat de transport soulève, quant à la compétence des différentes juridictions, des questions de droit administratif que nous n'avons pas la prétention de traiter ici complètement. Aussi bien, les règles à appliquer ne sont pas spéciales à notre matière : elles sont les mêmes, toutes les fois qu'il s'agit de conflits entre le titulaire d'une concession de service public et les usagers de ce service. On se contentera donc d'exposer ici les grandes lignes de cette réglementation, qui a déjà été étudiée en détail par nombre d'auteurs. L'on passera en revue successivement les règles de compétence « *ratione materiæ* » et « *ratione personæ* ».

(27) C. E., 16 juillet 1924; D. H., 1924, p. 656.

(28) Sur la question de la subordination des contrats aux cahiers des charges voir : Génie Civil, 26 décembre 1925, Art. de M. Blaevoët et R. G. E., 1^{er} octobre 1921, Art. de M. P. Bougault.

1° COMPÉTENCE « RATIONE MATERIÆ »

Le contrat de transport d'énergie est un contrat de droit privé. Son contentieux relève donc toujours de l'ordre judiciaire, tribunaux de commerce ou tribunaux civils. « Il n'appartient jamais au tribunal administratif de prononcer une condamnation au profit d'un consommateur contre le concessionnaire ou inversement ⁽²⁹⁾. » En notre espèce le tribunal compétent sera presque toujours le tribunal de commerce : l'entreprise de transport d'énergie a, en effet, le caractère commercial comme « tout transport par terre ou par eau ». (Art. 632, Code de Commerce). Les usagers du transport sont, eux aussi, le plus souvent, des commerçants. Par exemple, les services publics organisés « en vue du transport en commun, de l'éclairage public ou privé, ou de la fourniture de l'énergie aux particuliers », ont le caractère commercial soit au titre d'entreprises de transport, soit au titre d'« entreprises de fournitures », même si ces services sont exploités en régie. Parmi les non commerçants, on ne compte guère que les « établissements et associations assimilés aux services publics » par l'article 12 du cahier des charges, c'est-à-dire les établissements publics, les associations syndicales et les entreprises agricoles d'utilité générale ⁽³⁰⁾, qui, tous, relèvent de

(29) Cf. Bougault, *op. cit.*, p. 15 (C. E., 14 nov. 1879; D. 1880-3-30; Cass., 14 avril 1885; D. 86-1-30).

(30) Nous ne parlons pas des « particuliers » qui pourraient figurer sous la rubrique « objet principal de l'entreprise » ou qui bénéficieraient d'une « utilisation accessoire » des ouvrages. Il est évident que ces particuliers ne peuvent être que des commerçants ou des entreprises commerciales.

la juridiction civile. En cas de conflit avec ce genre d'usagers, on sait que le tribunal compétent est, soit le juge de paix ou le tribunal de première instance, si ces usagers sont défendeurs, soit, à leur choix, le tribunal de commerce ou le tribunal de première instance s'ils sont demandeurs.

Il est du ressort du tribunal judiciaire d'interpréter et d'appliquer les clauses du contrat de transport lui-même, d'apprécier aussi leur conformité avec les clauses du cahier des charges dont le sens n'est pas contesté par les parties, ou apparaît comme « clair et précis ⁽³¹⁾ ».

Par contre la compétence de ce tribunal se trouve en défaut toutes les fois qu'il y a lieu d'interpréter une clause du cahier des charges. Ceux-ci doivent alors surseoir à statuer jusqu'à ce que les tribunaux administratifs, en l'espèce le Conseil de Préfecture interdépartemental et le Conseil d'Etat en appel, leur fixe l'exégèse orthodoxe du texte. « Bien des procès ont été perdus à la Cour de Cassation parce que, pour gagner du temps, les parties plaidantes avaient poussé le tribunal civil à donner lui-même l'interprétation du cahier des charges ⁽³²⁾. »

Il faut avouer que distinguer la simple application d'un texte « clair et précis » de son « interprétation » est souvent chose bien délicate. Quoique la jurispru-

(31) Cf. Rolland, Précis Dalloz de Droit Administratif, p. 211, n° 317 (Cass., 7 janvier 1920; S. 1920-1-58; 10 décembre 1919; D. 1920-1-7).

(32) Bougault, *op. cit.*, p. 18; Cas., 23 juin 1909; D. 1910-1-23; Cass., 28 juin 1922, D. 1926-1-179; Cass., 15 mai 1912, D. 1915-1-77.

dence soit assez abondante en la matière, il ne paraît pas possible de formuler pour cela une règle absolue (33).

2° COMPÉTENCE « RATIONE PERSONÆ »

En ce qui concerne les tribunaux de l'ordre judiciaire, les règles de compétence « *ratione personæ* » que nous aurons à appliquer ici sont l'application pure et simple des principes généraux. Pour la juridiction civile, le tribunal compétent est celui du domicile du défendeur, en vertu de l'adage : « *Actor sequitur forum rei*. » (Art. 59 du Code de Procédure civile). Si le litige est commercial, ce sera au choix du demandeur, soit le tribunal du commerce du domicile du défendeur, soit celui du lieu où le paiement du transport doit être effectué, soit enfin celui du lieu d'arrivée de l'énergie, à condition toutefois que le contrat de transport ait été passé dans le même lieu (Art. 420 C. Pr. civ.). A noter, au surplus, que, lorsque le concessionnaire se trouve être le défendeur, il peut être assigné valablement devant le tribunal du lieu où il a dû faire élection de domicile, en exécution de l'article 36 de son cahier des charges.

Pour ce qui est des tribunaux administratifs, l'article 35 du cahier attribue à un Conseil de Préfecture interdépartemental désigné à l'avance « le jugement des contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'Administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses dudit cahier des

(33) Voir cependant Bougault, *op. cit.*, p. 15 et suiv.

charges ». Cette dérogation au droit commun, doit, à notre avis, être interprétée restrictivement. Il semble donc qu'au cas où la partie adverse du concessionnaire se trouve être, non pas l'Administration, mais un usager, le Conseil de Préfecture compétent est, conformément à la règle habituelle, celui du lieu où a pris naissance le fait litigieux.

V. — La fin du contrat

En outre des modes nouveaux d'extinction, tels que l'arrivée du terme ou le « mutuus dissensus » des parties, nous avons vu que le contrat de transport prend fin de plein droit à l'expiration de la concession. Il peut également être résilié, comme tout contrat synallagmatique, lorsque l'une des parties n'exécute pas ses obligations (Art. 1184, C. civ.). La résiliation doit, normalement, faire l'objet d'une décision judiciaire. Mais les parties peuvent être tentées d'insérer dans le contrat une clause particulière aux termes de laquelle, au cas où l'une d'entre elles n'exécuterait pas ses engagements, le contrat se trouverait résilié de plein droit, avec ou sans mise en demeure préalable. Cette clause est-elle licite ? Elle l'est, à n'en pas douter, pour le cas où la partie défaillante se trouverait être le transporteur. Mais l'est-elle aussi dans le cas contraire, et le transporteur a-t-il alors le droit de cesser brusquement ses livraisons d'énergie à un usager qui manque à ses obligations ? Si cet usager se trouve être un particulier, rien ne s'y oppose.

Mais s'il s'agit d'un service public qui se trouverait de la sorte empêché de satisfaire aux besoins de la collectivité, il faut faire prévaloir ici la règle de la continuité des services publics : la clause en question serait alors frappée de nullité absolue comme contraire à l'ordre public.

CHAPITRE VII

Les obligations de l'usager

En apposant sa signature au bas du contrat de transport, l'usager assume, vīs-à-vis du concessionnaire, certaines obligations qui peuvent se ramener à deux chefs principaux : payer le prix, et respecter les prescriptions techniques du concessionnaire. Nous étudierons tour à tour chacun de ces points, en insistant sur les garanties et les sanctions qu'ils comportent.

I. — Le paiement du prix et ses garanties

A. — LE PAIEMENT DU PRIX. — L'usager du transport doit d'abord en payer le prix. Nous avons traité des tarifs au chapitre précédent. Quant aux quantités d'énergie active ou réactive servant au calcul des péages, elles sont relevées sur les différents compteurs dont le nombre, les types, et les emplacements font

l'objet d'accords préalables entre usager et concessionnaire, conformément à l'article 16 du cahier des charges. Les lectures ont lieu aux intervalles convenus. Chaque partie est en droit d'en vérifier l'exactitude, en quelque endroit que se trouvent les appareils.

Les différentes modalités du paiement sont réglées au contrat. Certaines Compagnies adoptent la méthode suivante qui paraît rationnelle : l'usager verse chaque mois, une somme correspondant au douzième du montant total des sommes représentant le minimum des prestations annuelles dues par lui, tant pour la taxe fixe de transport que pour la taxe proportionnelle. A la fin de chaque exercice, il est procédé à un règlement de comptes, dans lequel on fait intervenir le nombre de K. V. A. effectivement transportés, lorsqu'il excède le minimum convenu. Les sommes dues sont recouvrées sur le signataire du contrat, c'est-à-dire, dans la grande majorité des cas, sur le destinataire.

B. — LES GARANTIES DU PAIEMENT. — L'étude des garanties dont dispose le transporteur pour le recouvrement des péages présente, à vrai dire, un intérêt plutôt théorique que pratique : les usagers d'un transport d'énergie offrent, en général, une solvabilité au-dessus de tout soupçon, puisque ceux d'entre eux qui ne sont pas eux-mêmes des services publics ont été agréés par le concessionnaire. Nous ferons cependant un examen sommaire de ces garanties : il nous permettra d'illustrer en quelque sorte certaines par-

ticularités du transport d'énergie signalées au chapitre précédent ; nous pourrons, de plus, constater les difficultés qu'ont certaines institutions juridiques, dans leur forme traditionnelle, à s'acclimater aux inventions nouvelles.

Remarquons d'abord que le transporteur dispose, à l'encontre de son débiteur, des diverses voies d'exécution communes à tous les créanciers en difficulté. Il peut, par exemple, frapper de saisie-arrêt les créances de l'usager insolvable. Mais a-t-il, à l'instar des entrepreneurs de transport de marchandise, la jouissance du privilège spécial de l'article 2102, 6°, du Code civil, dit « privilège du voiturier » ? Rien ne permet, théoriquement, de le lui refuser. Nous avons vu que, en notre espèce, il s'agit bien d'un transport au sens juridique du mot : or, le privilège appartient à « toute personne qui entreprend de transporter quelque chose, quel que soit le mode de transport, par terre ou par eau, même sous les formes les plus modernes (1) ».

L'exercice du privilège suppose toutefois que le voiturier opère la « rétention » de la chose voiturée, jusqu'à complet paiement du transport et de ses accessoires. Or, cela est ici manifestement impossible : nul ne peut songer à retenir l'énergie sur une ligne de transmission ; il faut la livrer bon gré, mal gré. Tout droit de préférence semble donc perdu.

Cependant, si le destinataire insolvable se trouve être un distributeur d'énergie, le transporteur ne

(1) Cf. Planiol : *Traité élémentaire de Droit Civil*, t. II, n° 2521.

pourra-t-il pas obtenir de se faire payer sur le prix de vente de cette énergie par préférence aux autres créanciers ? Pour répondre, il faut, au préalable, décider si la garantie du voiturier doit être considérée comme un cas particulier du droit de rétention, ou s'il faut y voir un privilège au sens strict. Dans le premier cas — et c'est l'opinion de M. Planiol — le transporteur perd tout droit préférentiel sitôt qu'il est dessaisi, ce qui, en l'espèce, a lieu instantanément. Si on tient pour exacte la seconde opinion, il pourra, à notre avis, se faire colloquer par priorité, car « tout privilège se résout sur le prix d'un bien ».

II. — Les prescriptions techniques du concessionnaire et leurs sanctions

A. — LES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES. — La bonne tenue d'une ligne à haute tension dépend, en grande partie, de la façon dont se comportent ses usagers. Si un seul se permet certaines incartades, comme des variations brusques de charge, tous les autres en pâtiront, ainsi que les abonnés de ceux d'entre eux qui distribuent l'énergie. En notre matière, le sans-gêne d'un seul peut faire échec à la bonne volonté de tous, et attirer parfois sur toute une région bien des désagréments. Dans aucune industrie, la solidarité n'est plus directement sensible que dans l'industrie du transport de l'énergie.

Il est donc nécessaire qu'une discipline stricte règne sur les usagers, et tout naturellement ce sera le trans-

porteur, avec lequel tous sont liés contractuellement, qui sera chargé de la faire observer. L'article 19 du cahier des charges lui en donne le pouvoir : « Les installations reliées aux lignes de transport devront être conformes et conduites conformément aux prescriptions techniques que le concessionnaire imposera à ses contractants avec l'approbation de l'Ingénieur en Chef chargé de centraliser le contrôle, pour éviter des troubles dans son exploitation et dans celles des autres installations reliées à ses lignes de transport. »

Il résulte de ce texte que le concessionnaire n'est, dans aucun cas, obligé de contracter, si le demandeur refuse d'adhérer au règlement technique de la concession. Bien plus, il engagerait sa responsabilité en négligeant de l'imposer soit à tous les usagers, soit à quelques-uns. La clause de l'article 19 a un caractère impératif et réglementaire.

Le concessionnaire n'est d'ailleurs pas libre de rédiger ses prescriptions comme bon lui semble. Celles-ci doivent avoir un caractère purement technique ; il ne peut s'en servir pour modifier certains articles du cahier des charges ou pour imposer à ses usagers certaines clauses commerciales.

De plus, le but de ces prescriptions doit être l'intérêt général des usagers et la bonne tenue du transport. Elles ne peuvent avoir pour objet de donner des facilités exceptionnelles au concessionnaire pour son exploitation. Ce point ressort nettement du passage de l'article 19 cité plus haut. Le concessionnaire ne peut pas, par exemple, exiger des demandeurs qu'ils

s'engagent à marcher avec un facteur de puissance supérieur à une certaine valeur donnée à l'avance, bien que ce soit évidemment plus avantageux pour lui, à la fois du point de vue technique et du point de vue financier (2). S'il le désire, il devra s'y faire autoriser dans son cahier des charges (3).

Enfin le règlement technique doit prescrire autant que possible, toutes les mesures indispensables au fonctionnement satisfaisant du transport. Il devra, par exemple, imposer à chacun des usagers de ne prendre à chaque instant sur la ligne que les quantités d'énergie active et réactive émises par l'usine génératrice correspondante, et de prendre toutes ces quantités. Il devra obliger les centrales productrices à maintenir, dans les tolérances admises, la tension et la fréquence de l'ensemble du réseau. Il devra prescrire toute variation de charge brusque et excessive, etc...

Ces prescriptions n'ont d'ailleurs qu'un caractère purement contractuel et non réglementaire. Ce sont de simples clauses qui doivent être consenties par les parties au moment du contrat. Cette remarque a son importance : il en résulte qu'au cours du contrat, le transporteur ne peut modifier unilatéralement le règlement. Il doit obtenir, pour cela, le consentement de l'usager. Si donc le concessionnaire omet dans le règlement certaines clauses importantes, ou si, par suite du raccordement de nouveaux abonnés, certaines données techniques, telles que la puissance

(2) On sait que le prix du transport de l'énergie réactive n'est que de trente pour cent de celui de l'énergie active.

(3) Cf. par exemple cahier des charges S.T.E.D.A., article 18, paragraphe 2.

à couper par les disjoncteurs, se trouvent modifiées, il pourra être contraint, s'il n'arrive à s'entendre avec l'usager, d'attendre l'expiration du traité pour pouvoir y apporter les changements nécessaires. Le concessionnaire agira donc prudemment en se réservant le droit de modifier, dans une certaine mesure, en cours de contrat, certaines de ses prescriptions techniques (4).

B. — LES SANCTIONS. — Pour faire respecter ses prescriptions, le transporteur dispose de deux sortes de moyens coercitifs : les sanctions pécuniaires et la cessation du service du transport à l'égard du délinquant.

a) *Les sanctions pécuniaires* : En l'absence de stipulations spéciales insérées dans le règlement et acceptées par les parties, le concessionnaire ne dispose, en fait de sanctions pécuniaires à l'égard des usagers, que de l'action en dommages-intérêts. Les règles

(4) Certaines compagnies de transport cherchent même à se faire attribuer par leurs usagers une sorte de surintendance sur les usines productrices, de manière à réaliser à chaque instant une parfaite égalité entre la production et la consommation, et à maintenir de la sorte la fréquence constante à un dixième de période près. Dans ce but, elles proposent de créer un service central, dit « Service de la répartition », qui a le pouvoir de fixer à tout moment, le contingent de puissance à fournir par chaque usine. De plus les centrales peuvent être désignées, chacune à leur tour, pour remplir le rôle de régulateur et assumer de la sorte tous les à-coups du réseau. De telles conventions sortent évidemment du cadre des prescriptions techniques prévues par le cahier des charges et doivent rallier l'unanimité des suffrages des usagers. Elles sont d'ailleurs indispensables si on veut réaliser la marche en parallèle de deux grandes régions industrielles. Ajoutons qu'elles nous paraissent être la première étape d'une transformation inévitable des transports d'énergie en super-réseaux de distribution.

générales de la théorie de la responsabilité sont alors applicables. La responsabilité de l'usager est contractuelle si le fait dommageable résulte d'une infraction au règlement technique accepté par lui (Art. 1147-1149 C. civ.). Elle est délictuelle, dans le cas contraire (Art. 1382 C. civ.). La responsabilité délictuelle peut d'ailleurs donner lieu à une demande d'indemnité, non seulement de la part du concessionnaire, mais même de la part des autres usagers qui auraient eu à pâtir du fait dommageable.

La sanction résultant de l'action en responsabilité a l'inconvénient de provoquer l'intervention de tribunaux et de conduire, pour l'évaluation des dommages, à des expertises difficiles, dont le résultat ne satisfait en général aucune des parties. Aussi préfère-t-on, d'ordinaire, stipuler dans le contrat de transport ou dans le règlement y annexé, une indemnité forfaitaire pour chacune des infractions prévues. Une telle stipulation est dite « clause pénale ». Dans ce cas, l'indemnité est due, indépendamment de tout dommage, dès que l'infraction est constatée. De plus, en vertu de l'article 1152 du Code civil, aucune des deux parties ne peut en contester le montant et réclamer une somme plus forte ou en offrir une moindre. Enfin il arrive fréquemment que les parties, dans le but d'éviter l'intervention lente et coûteuse du juge pour constater l'infraction et appliquer la pénalité, s'entendent d'avance sur l'élection d'arbitres qui en seront chargés.

Le concessionnaire est-il en droit d'imposer de telles clauses ? Aucun texte ne l'y autorise. Il lui fau-

dra donc obtenir l'adhésion bénévole de son co-contractant. Il dispose toutefois d'une monnaie d'échange qui consiste précisément en l'institution de clauses pénales à sa charge et au profit de l'usager, pour le cas d'irrégularité du service du transport. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce dernier point au chapitre suivant.

b) *La cessation du service de transport.* — Lorsque l'usager, par ses infractions aux prescriptions techniques, ou par l'état défectueux de ses installations, provoque ou risque de provoquer des troubles sur la ligne, le concessionnaire pourra se refuser à lui continuer le service du transport (Art. 19 du cahier des charges).

Il ne faut pas voir ici la pure et simple application de l'exception « non adimpleti contractus » (Art. 1184 C. civ.). Nous savons qu'en notre matière, cette exception se trouve paralysée, lorsque l'usager assure un service public, par la règle de la « continuité des services publics ». Or, dans le cas présent, c'est précisément au nom de cette règle que le transporteur est autorisé à couper toute relation entre sa ligne et l'installation dangereuse. Il s'agit d'éviter avant tout que les défauts de cette installation n'entraînent une mise hors service générale de la ligne et des installations qu'elle dessert. Cette mesure est donc plutôt prise dans l'intérêt public que dans l'intérêt du concessionnaire.

De ces considérations, on déduit logiquement les conséquences qui suivent :

1° Le concessionnaire n'a le droit de supprimer le service du transport que s'il y a danger et seulement sur celles des installations de l'usager reconnues dangereuses.

2° Cette mesure peut être prise par le seul fait qu'il y a trouble ou risque de trouble, même si le cas n'a pas été prévu aux prescriptions techniques.

3° Elle peut être prise en l'absence de toute faute de l'usager, par exemple si le défaut en question est dû à la force majeure (coup de foudre).

4° Elle doit cesser, et le service doit reprendre, sitôt que l'installation défectueuse est remise en état et indépendamment du paiement des indemnités qui pourraient être dues par l'usager. Pour éviter la lenteur des voies contentieuses normales, il est prescrit que, « en cas de désaccord sur les mesures à prendre avant la reprise du service, en vue de faire disparaître toute cause de danger ou de trouble dans le fonctionnement général du transport, il sera statué par l'Ingénieur en Chef chargé du contrôle, sauf recours au Ministre des Travaux Publics qui décidera, après avis du Comité d'Electricité » (Art. 19).

Pour l'application des mesures précédentes, « Le concessionnaire est autorisé à vérifier à toute époque les diverses installations reliées à ses lignes ».

La suppression du service du transport, en cas d'infraction aux prescriptions techniques, a, nous le répétons, beaucoup plus le caractère d'une mesure de sécurité publique que d'une pénalité proprement dite. Pratiquement d'ailleurs, l'effet coercitif en sera le même.

CHAPITRE VIII

Les obligations du transporteur **Le problème de la responsabilité**

Les obligations du transporteur vis-à-vis des usagers ont d'abord leur source dans le contrat de transport. On sait, de plus, que certaines clauses du cahier des charges ont été stipulées par l'Etat en faveur desdits usagers et que ceux-ci ont le droit d'en exiger l'exécution. Nous nous proposons, dans les pages qui vont suivre, d'examiner en premier lieu la consistance précise des obligations du transporteur. Puis, fidèle à l'ordre suivi au chapitre précédent, nous entreprendrons l'étude de la sanction de ces obligations, c'est-à-dire de l'important problème de la responsabilité contractuelle du concessionnaire.

I. — Les obligations du transporteur

On a vu ⁽¹⁾ que le contrat de transport de l'énergie participe à la fois du louage de chose et du louage d'ouvrage. A cette double nature juridique correspondent deux catégories d'obligations.

1° Le concessionnaire doit être, à tout instant, en mesure de transporter, pour le compte de chaque usager, la totalité de la puissance souscrite. Il lui faut donc tenir à tout moment à la disposition de ses clients une certaine portion de la capacité de transport totale dont il dispose. On sait que l'article 1^{er} du cahier des charges fixe cette capacité.

Faut-il pour cela interdire au concessionnaire de passer de nouveaux contrats, lorsque le total des puissances souscrites par chacun des usagers antérieurs atteint la charge limite de la ligne ? Peut-on, au contraire, l'autoriser à spéculer sur l'improbabilité d'une utilisation simultanée des puissances souscrites par chacun des abonnés ? La question est d'importance. On sait qu'elle est, en d'autres espèces, résolue dans le sens de la liberté. Dans un central téléphonique, le nombre des circuits permettant d'établir les communications entre deux abonnés est toujours très inférieur à ce qu'il devrait être pour permettre à tous les abonnés de parler à la fois ⁽²⁾. Un réseau de dis-

(1) Cf. *supra*, Chapitre VI.

(2) S'il y a, par exemple, 10.000 abonnés, il faudrait 5.000 circuits pour qu'ils puissent converser simultanément deux à deux. En pratique, le nombre des circuits réellement installés est de l'ordre de 500.

tribution d'énergie ne tiendrait pas longtemps si tous ses clients s'avisait de prendre ensemble la totalité du courant qu'il est permis à chacun de consommer. Dans notre cas, il en va un peu différemment. D'abord le nombre des clients est infiniment plus faible, et, par conséquent, la probabilité d'une utilisation simultanée est beaucoup plus forte. De plus il est fréquent que plusieurs usagers utilisent le courant transporté pour un but analogue, par exemple, pour la distribution de l'énergie au public : les courbes d'utilisation ont alors la même forme et, notamment, les fortes demandes ou « pointes » se produisent aux mêmes heures. Dans ces conditions, le transporteur dont la somme des engagements serait supérieure à la puissance transportable, pourrait fort bien se trouver dans l'impossibilité de remplir son office dans des conditions satisfaisantes. On objectera qu'on peut le laisser libre d'agir à sa guise sous sa responsabilité. Mais, lorsque, comme c'est le cas ici, il s'agit en grande partie de l'alimentation de services publics importants, on ne peut admettre le risque d'un fonctionnement irrégulier du transport.

Au surplus, puisque les textes s'attachent à ne jamais imposer au concessionnaire des transports au-dessus de ses moyens, ce serait, semble-t-il, aller à l'encontre de leur esprit que de l'autoriser à compromettre par des contrats facultatifs la sécurité du service.

Par contre rien n'empêche le concessionnaire d'accepter de nouveaux contrats lorsque la puissance maximum de la ligne est souscrite, pourvu qu'il soit

stipulé que ces contrats ne seront pas mis à exécution lorsque les abonnés antérieurs utiliseront la ligne à sa pleine capacité.

2° Outre l'obligation de ne pas charger sa ligne plus que de raison, le concessionnaire contracte l'engagement d'assurer la continuité des échanges d'énergie entre expéditeurs et destinataires. Pour ce faire, il devra prendre toutes mesures qu'il juge utiles. Il lui faudra, notamment, visiter périodiquement ses lignes et ses postes, les maintenir en bon état d'entretien, en modifier les dispositions qui s'avèreraient défectueuses ; en un mot prendre loyalement toutes les initiatives nécessaires pour que le service ne soit pas interrompu, hors le cas de force majeure. Pour permettre l'exécution de ces travaux, le cahier des charges fixe, à l'article 20, les jours et les heures où la ligne pourra être mise hors tension. Les usagers ne peuvent s'opposer à ces dernières interruptions, pourvu qu'ils en soient prévenus à l'avance.

Enfin, le concessionnaire devra veiller à ce que chaque usager observe les prescriptions dont nous avons parlé au chapitre précédent, et cela non pas seulement dans son intérêt propre, mais pour le plus grand bien de tous. Nous avons vu que tous les abonnés d'une même ligne de transport sont liés par la plus étroite des solidarités, et qu'une discipline rigoureuse est indispensable. C'est au transporteur qu'incombe la tâche de la faire respecter. Il est strictement obligé d'imposer à ses clients les consignes indispensables et d'appliquer, en cas d'infraction, les pénalités convenues.

En résumé, le concessionnaire doit agir de telle sorte que chaque transport s'effectue sans interruption et dans des conditions techniques aussi parfaites que possible. S'il manque à cette obligation, il en subit la responsabilité comme nous allons le voir.

II. — Le problème de la responsabilité

Notre étude de la responsabilité contractuelle du concessionnaire de transport comportera trois parties. Nous exposerons d'abord les principes qui régissent la matière ; nous dégagerons ensuite les causes d'exonération ; et nous terminerons par l'examen des conséquences de cette responsabilité.

1° LES PRINCIPES

Lorsque le transport ne s'effectue pas dans les conditions requises, ce n'est ni au destinataire, ni à l'expéditeur d'en supporter définitivement les conséquences. La perte qui en résulte incombe en dernier ressort au concessionnaire, à raison du contrat qu'il a conclu avec ses usagers. Peu importe que la cause de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du service soit indépendante de sa volonté. A défaut de remplir en nature ses engagements, le transporteur en doit l'exécution par équivalent sous la forme de dommages-intérêts (Art. 1147 du Code civil).

Si l'existence de la responsabilité contractuelle est universellement admise, l'accord est loin d'être aussi

parfait sur le fondement de cette responsabilité. Certains auteurs et, à leur suite, de nombreux tribunaux, estiment que, si le débiteur est responsable de l'inexécution de ses obligations, c'est parce qu'il est présumé en faute. Mais cette présomption ne ressort d'aucun des textes qui régissent la matière, et cet appel à la notion de faute ne semble guère justifié. Il semble plus raisonnable et plus conforme à l'opinion généralement reçue (3), de considérer la responsabilité comme résultant simplement de l'inexécution de la prestation promise : « La faute, si on veut en découvrir une à tout prix, consiste dans le seul inaccomplissement de la prestation due ; elle s'incorpore dans une éventualité précise et concrète au point de perdre toute signification subjective, donc toute réalité (4). » Il en résulte que le débiteur, c'est-à-dire, en notre espèce, le concessionnaire, ne peut s'exonérer en offrant la preuve qu'il n'a pas commis de faute. Quant à l'usager, il lui suffira de prouver le fait matériel de l'inexécution.

2° LES CAUSES D'EXONÉRATION

Si le concessionnaire ne peut dégager sa responsabilité en prouvant qu'il n'est pas en faute, il lui est possible de s'exonérer en invoquant certains faits ou certaines circonstances qui auront pour effet de reporter sur l'usager les conséquences de l'inexécution du contrat. Parmi ces causes, la première et la plus

(3) Cf. Planiol, t. II, n° 241.

(4) Josserand, *op. cit.*, p. 531. Sur la question, cf. *ibid.*, n°s 563 et suiv.

connue est la force majeure, à laquelle nous assimilons, sans entrer dans les détails d'une controverse célèbre et non encore éclaircie, le cas fortuit. Puis vient la clause de l'article 19, dernier alinéa du cahier des charges, aux termes de laquelle « en aucun cas, le concessionnaire n'encourra de responsabilité pour les défauts qui ne sont pas de son fait ». Nous étudierons successivement ces deux points et nous terminerons par l'examen des clauses de non-responsabilité.

Par force majeure ou cas fortuit, il faut entendre un événement imprévisible, non imputable au débiteur, et qui rend impossible l'exécution de la prestation promise (5). C'est là, assurément, la cause d'exonération la plus fréquemment invoquée. La grande majorité des incidents d'exploitation lui sont attribués, à juste titre d'ailleurs. Essayons d'en préciser les éléments essentiels.

a) L'événement incriminé doit provenir « d'une cause étrangère, non imputable au débiteur ». Si, indépendamment de l'action de la force extérieure, le débiteur est lui-même en faute, il n'esquive pas la responsabilité. Par exemple, un « claquage » d'isolateur provoqué par une surtension d'origine atmosphérique est, en général, un cas de force majeure. Mais s'il est reconnu que l'isolateur en question était trop faiblement « dimensionné » pour le service qu'il était appelé à remplir, la responsabilité du transporteur ne serait pas à couvert : car, s'il est vrai qu'il

(5) Art. 1147 C. Civ.; Cf. Planiol, t II, n° 231.

y a eu intervention d'une cause étrangère, on doit reconnaître que l'effet ne se serait pas produit si le concessionnaire avait pris les précautions d'usage. En notre matière, comme d'ailleurs en bien des cas, ce sera l'usage qui permettra de déterminer s'il y a faute ou non. Par usage, nous devons entendre ici les règles de l'art admises en pareil cas. Notons que, lorsque des règlements administratifs précis régissent le point litigieux, le fait de se conformer à ce règlement peut ne pas être exclusif de toute faute (6).

b) L'obstacle résultant de la cause étrangère doit être insurmontable. Il faut qu'il y ait impossibilité absolue de remplir les termes du contrat, sinon le débiteur n'est point libéré. Lorsque le transporteur est en mesure de remettre sa ligne en service au moyen d'un montage provisoire, mais coûteux, il est obligé de le faire (7).

La vertu libératoire de la force majeure peut être invoquée par le transporteur en l'absence de toute clause spéciale au contrat (Art. 1148 du Code civil). Le Code de Commerce l'applique d'ailleurs formellement au contrat de transport dans les articles 97, 98, 103 et 104.

La clause de l'article 19, dernier alinéa du cahier

(6) Cf. Cass., 20 novembre 1918; S. 1920-1-151.

(7) Tout ce qui précède n'est que l'application pure et simple des principes généraux. Malgré l'importance de la matière, il paraît inutile d'insister davantage sur des points qui ont déjà fait l'objet de travaux considérables. Voir notamment Josserand : De la responsabilité du fait des choses inanimées, Paris, 1892; Planiol : Etude sur la responsabilité civile, Revue critique de législation et de jurisprudence, 1905, p. 277 et 1906, p. 80.

des charges ⁽⁸⁾ donne au concessionnaire un moyen de défense exceptionnel qui mérite examen. « En aucun cas, le concessionnaire n'encourra de responsabilité en raison des défauts qui ne seront pas de son fait ». Deux questions se posent : que doit-on entendre par « défauts » et quel sens doit-on donner au mot « fait » ?

Il semble bien ressortir de la lecture de l'article 19 tout entier qu'il ne s'agit ici que de défauts d'installations et non de défauts d'exploitation. Cela paraît d'autant plus probable que les cahiers des charges — types du 17 janvier 1928 — qui tous contiennent une clause analogue à la fin de leur article 19, spécifient bien qu'il s'agit de « défauts d'installations ». Il est donc bien peu vraisemblable que le mot « installations » ait été omis à dessein dans les cahiers des charges des transports d'énergie. Ce doit être un oubli de rédacteur et les « défauts » en question sont les défauts que présentent les installations des usagers raccordés à la ligne par opposition aux installations du transporteur lui-même.

Si on admet cette interprétation, le mot « fait » s'explique de lui-même. Il se rapporte, non pas à « défauts », mais à « installations », et le sens de la phrase, dès lors fort plausible, devient celui-ci : en aucun cas le concessionnaire ne sera tenu pour responsable des défauts des installations qu'il n'a pas construites.

(8) Le texte du cahier des charges que nous visons ici est celui du cahier approuvé par l'Administration et dont nous avons fait usage au chapitre IV.

L'explication qui précède peut paraître quelque peu osée. On s'étonnera, notamment, que le rédacteur des cahiers des charges ait, de la sorte, oublié un mot. On remarquera cependant que ce mot n'a pas été omis dans plusieurs cahiers de transport d'énergie ⁽⁹⁾, alors que rien ne justifie cette différence de traitement.

Quoi qu'il en soit, la clause a certainement pour but d'exonérer le transporteur de toute responsabilité pour les incidents qui n'ont pas leur origine sur son propre réseau. Cette disposition ne laisse pas, à notre avis, de prêter à critique. Comme on l'a vu, l'article 19 investit le concessionnaire de pouvoirs de réglementation et de surveillance sur les usagers, pouvoirs qui ne peuvent trouver leur justification que dans une obligation corrélative à lui imposée, d'assurer coûte que coûte, hors le cas de force majeure, la continuité du service. Si n'usant pas des pouvoirs qui lui sont conférés, le transporteur néglige de faire la police sur sa ligne, qui la fera à sa place ? Pas les usagers, certes. Et qui en souffrira tout d'abord ? Ce sera, assurément, les usagers, plus encore que le concessionnaire. On objectera que ceux qui ont à se plaindre peuvent toujours se retourner contre l'auteur du trou-

(9) Le mot figure, notamment, dans les cahiers suivants :
Société de Transport d'Énergie des Alpes (STEDA), décret du 30 avril 1923.

Forces motrices de la Durance, décret du 9 novembre 1926.

Il ne figure pas dans les cahiers suivants :

Société des Forces électriques de Gavarnie, décret du 13 août 1926.

Société d'Énergie électrique du Rouergue, décret du 15 septembre 1926, etc..

ble et se faire indemniser par lui. Mais comme il n'existe entre les usagers aucun lien contractuel, l'action ne pourra être portée que sur le terrain délictuel. D'où obligation de prouver la faute du délinquant, chose difficile en des matières aussi délicates et aussi fugitives. Il semblerait plus logique de laisser la charge de l'indemnisation au transporteur, sauf pour lui le droit d'agir à son tour contre le coupable, en arguant du contrat qui les lie l'un à l'autre, et de récupérer de la sorte les indemnités qu'il a versées aux autres usagers.

En matière de distribution d'énergie, pareille chose serait sans doute souvent rendue impossible par l'insolvabilité de l'abonné fautif. La clause de l'article 19 a donc, dans ce cas, une raison d'être. Dans notre espèce, par contre, nous avons vu que les usagers jouissaient presque toujours d'un crédit au-dessus de tout soupçon.

Venons-en maintenant à la fameuse clause de non-responsabilité qui, à propos du transport de marchandises, a soulevé tant de discussions passionnées ⁽¹⁰⁾. Est-il permis au transporteur d'énergie de s'exonérer de la responsabilité contractuelle qui lui incombe au moyen d'une stipulation insérée dans le contrat de transport ? Et, dans l'affirmative, quelle est la portée d'une telle clause ?

Remarquons tout d'abord que, dans aucun cas, le transporteur ne peut l'imposer à l'usager. Ce dernier

(10) Cf. sur ce point la magistrale étude de M. Josserand, *op. cit.* n° 623 et suiv.

est toujours libre d'exiger l'application du droit commun, aux conditions du cahier des charges. Mais il peut arriver que les deux parties conviennent librement d'écarter la responsabilité contractuelle du transporteur, ce dernier consentant, en échange, des avantages spéciaux à l'usager, par exemple une réduction sur les péages. Il semble bien que ce ne soit là qu'une application du principe de la liberté des conventions posé dans l'article 1134 du Code civil (11).

Il convient d'observer cependant qu'une loi du 17 mars 1905, dite loi Rabier, rendue à propos du transport de marchandises, a déclaré nulle toute clause tendant à écarter la responsabilité du transporteur. Ce n'est pas ici le lieu d'exposer les vives critiques qu'elle a soulevées, tant auprès des jurisconsultes (12) que dans le monde industriel. Nous devons seulement nous demander si elle est applicable à notre cas. Or cette loi a eu pour effet d'ajouter un paragraphe à l'article 103 du Code du Commerce, qui se trouve actuellement ainsi conçu : « Le voiturier est garant de la *perte* des objets à transporter, hors le cas de la force majeure. Il est garant des *avaries* autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure. *Toute clause contraire insérée dans une lettre de voiture, tarif, ou pièce quelconque, est nulle* ».

(11) On sait que « la thèse de la nullité, de l'inefficacité complète des clauses de non-responsabilité en général qui avait rallié certains suffrages dans la doctrine et qui fut, pendant longtemps, celle de la Cour de Cassation, est abandonnée au point de n'être plus citée que pour mémoire » (Josserand, *op. cit.*, n° 625. Cf. les arrêts cités en note).

(12) Cf. Josserand, *op. cit.*, n° 636.

Comme on le voit, ce texte qui, dérogeant au droit commun, doit être interprété restrictivement, ne concerne que la perte et les avaries des objets à transporter. S'applique-t-il à notre cas ? On pourrait d'abord observer que l'énergie électrique, étant immatérielle, n'est pas un objet. Toutefois, il semble bien que le législateur ait pris le mot dans son sens le plus général, et, à vrai dire, on chercherait vainement un vocable plus compréhensif. Les mots « perte » et « avaries » trouvent parfaitement leur application ici. Dans le premier, on peut faire rentrer les pertes exagérées par effet Joule, par effet Corona, etc..., qui se produiraient en cours de transport au préjudice de l'usager. Le second comprendrait, entre autres choses, les insuffisances et les variations de tension qui rendent plus difficile et plus onéreux l'usage de l'énergie transportée. Mais on est bien obligé de reconnaître qu'aucune de ces catégories ne peut renfermer l'incident de beaucoup le plus préjudiciable aux intérêts des usagers, à savoir l'arrêt intempestif du service ; le législateur a évidemment supposé que le dommage se produit pendant le temps du transport, entre la prise en charge et la livraison. Or, nous savons que, dans notre cas, ce temps est, pour ainsi dire, nul. Nous sommes donc conduits à interdire les clauses de non-responsabilité pour les accidents bénins, et à les permettre pour les plus graves. C'est, pour le moins, illogique.

Dans ces conditions, ne vaut-il pas mieux écarter purement et simplement l'application de la loi Rabier pour le transport de l'énergie ? On doit, à notre

avis, répondre affirmativement, en se basant sur l'intention du législateur qui ne l'a certainement pas visé, pour la bonne raison qu'en 1905 les transports d'énergie n'existaient pas.

3° LES CONSÉQUENCES DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Aux termes de l'article 1142 du Code civil, « toute obligation de faire ou de ne pas faire se résout en dommages-intérêts, en cas d'inexécution de la part du débiteur ». Lorsque le transporteur manque à ses obligations et ne peut opposer l'une des causes d'exonération que nous venons d'étudier, il doit une indemnité à l'usager qui en a pâti.

En principe, et sauf convention contraire, le calcul de cette indemnité se fait suivant les règles posées par l'article 1149 du Code civil. Elle doit comprendre la perte que l'usager a faite (*damnum emergens*) et le gain dont il a été privé (*lucrum cessans*). Nous n'insisterons pas sur ces points, qui sont l'application stricte du droit commun. Signalons toutefois qu'un double tempérament est apporté aux principes par les articles 1150 et 1151 du Code civil. « Le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par dol que l'obligation n'est point exécutée ». Si donc, l'un des usagers met, postérieurement au contrat, son installation en parallèle avec celle d'un autre réseau, et qu'un incident sur les lignes du transporteur provoque des troubles sur ce

réseau, le transporteur n'en est point responsable. De plus, les dommages-intérêts ne peuvent comprendre « que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution du contrat ». Par exemple, si une baisse de tension sur la ligne provoque chez l'utilisateur le « grillage » d'une machine, la remise en état de cette machine sera bien à la charge du concessionnaire, mais non les conséquences de sa mise hors service pendant le temps de la réparation.

Ajoutons que, d'ordinaire, les contrats de transport d'énergie stipulent au profit de l'utilisateur des indemnités forfaitaires ou « clauses pénales » pour les incidents d'exploitation les plus fréquents. Ces clauses sont régies par l'article 1152 du Code civil. Ce que nous en avons dit, au chapitre précédent, à propos de la responsabilité de l'utilisateur, s'applique ici intégralement.

TITRE TROISIÈME

LE TRANSPORT D'ÉNERGIE ET LES TIERS

CHAPITRE IX

Le transporteur d'énergie et les personnes morales de droit public

Nous avons déjà, à propos du mécanisme administratif de la concession, traité des rapports du concessionnaire avec l'Etat autorité concédante. A d'autres points de vue, l'activité du transporteur le met fréquemment en contact avec les personnes morales de droit public, Etat, départements, communes (1), du fait que les ouvrages du transport occupent, en certains points de leur parcours, le domaine public. Sans

(1) Nous ne parlons pas des établissements publics qui, bien que personnes morales publiques, n'ont pas de domaine public.

doute, les règles qui régissent ces rapports ont une importance moins fondamentale dans notre cas particulier qu'en matière de distribution : on sait que les lignes de transport d'énergie, notamment celles qui fonctionnent à une tension élevée, évitent en général les sinuosités des chemins et qu'on préfère leur faire suivre un parcours plus direct à travers les champs. Il n'en reste pas moins que le concessionnaire est obligé d'emprunter en maints endroits le domaine public, ne serait-ce que pour le traverser. Il importe donc d'étudier, d'abord les formalités qui doivent précéder l'établissement des ouvrages sur ce domaine, ensuite dans quelles conditions ces ouvrages peuvent être modifiés ou déplacés, enfin les indemnités et redevances qui résultent de cette occupation.

I. — INSTALLATIONS DES OUVRAGES SUR LE DOMAINE PUBLIC

Par domaine public, il faut entendre « l'ensemble des propriétés administratives affectées actuellement à l'utilité publique, soit par l'usage direct du public, soit par décision administrative et qui, par suite de cette affectation, sont inaliénables, imprescriptibles et protégées par les règles de la voirie » (2). Parmi les dépendances du domaine public, seuls nous intéressent les routes, chemins et voies ferrées.

L'article 3 du cahier des charges confère au con-

(2) Hauriou : Précis élémentaire de Droit administratif, Paris, Sirey, 1930, p. 285.

cessionnaire le droit d'établir et d'entretenir, sur le parcours des lignes concédées « soit au-dessus, soit au-dessous des voies publiques et de leurs dépendances tous ouvrages et canalisations destinés au transport de l'énergie électrique, en se conformant aux conditions du cahier des charges, aux règlements de voirie, et aux décrets et arrêtés intervenus en exécution de la loi du 15 juin 1906, et des lois ultérieures ». D'autre part, aux termes de l'article 49, § 1, du décret du 29 juillet 1927, « aucune installation de transport ne peut être exécutée sur la voie publique sans que le projet d'exécution en ait été préalablement approuvé ». L'article 51 du même décret régit les conditions de délivrance de cette approbation, dont nous avons déjà parlé plus haut (3). A noter que, au nombre des services à consulter pour cette approbation, doivent se trouver les services de voirie dont dépendent les voies publiques empruntées ou traversées : Ponts et Chaussées pour les routes nationales et certaines routes départementales, service vicinal du département pour les chemins vicinaux de grande communication ou d'intérêt commun, services municipaux de voirie pour les chemins vicinaux ordinaires et les voies urbaines.

En ce qui concerne les voies ferrées, l'article 8 du décret du 3 avril 1908 prévoyait une consultation de l'Administration supérieure « toutes les fois qu'une ligne emprunterait, autrement que pour une simple traversée, des voies dépendant de la grande voirie et

(3) *Cf. supra*, ch. IV, parag. II-1°.

non affectées à la circulation publique ». Actuellement, cette consultation n'est plus exigée (4). Toutefois, l'autorisation générale donnée au concessionnaire d'occuper les voies publiques n'emporte pas pour lui le droit de placer des ouvrages sur les voies ferrées, soit pour les suivre, soit pour les traverser. Il lui faut obtenir une autorisation spéciale qui est accordée soit par arrêté préfectoral, en cas d'accord entre les services intéressés, soit, s'il y a désaccord, par décision du Ministre des Travaux Publics, après avis du Comité d'Electricité (décret du 29 juillet 1927, article 69).

II. — MODIFICATION ET DÉPLACEMENT DES OUVRAGES ÉTABLIS SUR LE DOMAINE PUBLIC

Le concessionnaire peut, dans certains cas, être contraint de modifier ou de déplacer les ouvrages régulièrement établis sur le domaine public. Les articles 68, 69 et 71 du décret de 1927 règlent les conditions dans lesquelles ces modifications peuvent avoir lieu.

1° Il convient, d'abord, d'examiner le cas où des modifications sont requises « dans l'intérêt de la voirie ou de la sécurité publique ». Les travaux que le concessionnaire est obligé d'effectuer sont alors à sa charge. « Il ne résulte pour lui, de ce fait, aucune indemnité » (art. 68). C'est là, d'ailleurs, le seul cas où la dépense est supportée par lui. Toutes les fois que n'est pas en jeu l'intérêt de la voirie, c'est-à-dire la facilité de circulation sur la voie même qu'emprunte

(4) Cf. circulaire du 29 juillet 1927, *in fine*.

la ligne, ce n'est pas au concessionnaire à faire les frais des modifications exigées. S'il s'agit par exemple de la construction d'une voie nouvelle, il a droit à une indemnité. Notons, au surplus, qu'il n'est ici question que de déplacement ou de modification d'ouvrages et non de suppression ; dans ce dernier cas, le transporteur peut toujours se faire indemniser.

2° On sait que les riverains d'une voie publique ont sur cette voie une servitude d'accès. Ils peuvent, quand bon leur semble, modifier l'assiette de cette servitude et exiger le déplacement des ouvrages qui les gênent pour ce faire (art. 68, § 2). Mais l'opinion commune est qu'ils doivent alors supporter les frais ainsi engagés.

3° Lorsque des modifications à la ligne sont nécessitées soit par l'installation d'un ouvrage dépendant d'une autre concession, soit encore par l'exécution d'un travail public quelconque, le concessionnaire ne peut les refuser, pourvu qu'elles ne soient pas de nature à porter préjudice au transport d'énergie pré-existant. Dans ce cas encore, la dépense est à la charge du dernier venu (art. 69 et 71).

III. — DOMMAGES CAUSÉS AUX OUVRAGES DU TRANSPORT

Il ne faut pas perdre de vue que les voies publiques sont établies d'abord pour la circulation et que ce n'est qu'accessoirement que l'on y peut planter des pylônes. Il est donc naturel que l'article 72 du décret de 1927 interdise au concessionnaire tout recours contre l'Etat, les départements et les communes pour dommages résultant :

1° Du roulage ordinaire ;

2° De l'état de la chaussée, des accotements, des trottoirs, ou des ouvrages de la voie publique ;

3° Des travaux exécutés sur la voie publique dans l'intérêt de la sécurité publique et de la voirie.

Cette clause est parfaitement légitime, pourvu qu'il soit bien entendu qu'elle ne s'applique qu'aux dommages « résultant de l'usage normal de la voie publique ou des travaux ordinaires de voirie et qui peuvent être considérés comme des inconvénients ordinaires de voisinage » (5).

Par contre, il est beaucoup moins naturel qu'en vertu de l'article 72, l'immunité soit étendue aux dommages causés par l'entretien des lignes téléphoniques et télégraphiques. Nous ne voyons aucune bonne raison d'accorder à ces lignes un pareil privilège ; et cette clause ne peut s'expliquer que par le fait, trop fréquemment constaté, que le service public des Postes et Télégraphes, étant exploité en régie, en profite pour obtenir de l'Administration des avantages d'une légitimité contestable.

Enfin, il convient de noter que les indemnités pour dommages causés au domaine public par l'installation ou l'exploitation des ouvrages du transport sont entièrement à la charge du concessionnaire (art. 73).

IV. — REDEVANCES

En retour de la faculté donnée au concessionnaire de placer ses ouvrages sur la voie publique, les personnes morales de droit public dont le domaine est

(5) Cf. L'Huillier, *op. cit.* p. 49.

intéressé sont autorisées, par l'article 18-7° de la loi du 15 juin 1906, à percevoir sur lui certaines redevances. Le taux et l'assiette de ces taxes sont fixés actuellement par le décret du 17 octobre 1907, modifié par les décrets du 7 septembre 1912, 17 mai 1921, 12 juin 1927, et 1^{er} septembre 1928, auxquels nous renvoyons le lecteur.

CHAPITRE X

Le transporteur d'énergie et la propriété privée

La matière de ce chapitre est, sans doute, de toute première importance. Les rapports entre le constructeur de lignes et les propriétaires des terrains traversés ont donné naissance à des litiges nombreux et passionnés. On touche là l'un des points névralgiques du conflit, de jour en jour plus aigu, entre l'intérêt général et l'intérêt particulier. Cependant, cette question ne sera étudiée ici que très sommairement : aussi bien, il faudrait un volume entier pour la traiter complètement. Elle a d'ailleurs fait l'objet d'ouvrages importants et des maîtres de la science du droit n'ont pas dédaigné de s'y intéresser (1). Le lecteur curieux

(1 Cf. *Mestre* : Propriétaires et Compagnies de distribution d'énergie électrique, Paris, Sirey, 1925. Voir également *Maranges* : Les transports d'énergie électrique et la propriété privée, Paris-Rousseau 1929; *Colombet* : Les droits du distributeur d'énergie électrique vis-à-vis des propriétaires, Paris, Dalloz, 1925 ; *Blaeuvoët* : Des atteintes à la propriété à raison des Travaux Publics, Paris, Giard, 1930.

de détails voudra bien se reporter à ces études; quant à nous, notre examen se bornera aux aspects principaux de la matière.

Le transporteur d'énergie, comme d'ailleurs le distributeur, a reçu de la loi d'importants privilèges qui lui donnent, sur les propriétés privées, des pouvoirs exorbitants du droit commun. Ces privilèges peuvent se classer en trois catégories : l'occupation temporaire, l'expropriation pour cause d'utilité publique, et enfin les célèbres servitudes légales de l'article 12 de la loi de 1906. Nous nous proposons de les étudier sommairement tour à tour, et nous terminerons par l'examen des solutions nouvelles apportées par un projet de loi actuellement en instance devant le Parlement.

I. — L'occupation temporaire

On sait que les travaux exécutés par le concessionnaire en vertu de son traité de concession ont le caractère de travaux publics (2). Or, une loi du 29 décembre 1892 accorde à tout entrepreneur chargé de l'exécution d'un travail public, sous réserve de certaines formalités, une servitude dite d'occupation temporaire et d'extraction de matériaux, ainsi qu'un droit de pénétration pour études sur les propriétés

(2) C. E., 30 juillet 1909 (Rec. p. 796). Cf. Colombet, *op. cit.*, p. 37 et 82.

privées. Il convient d'étudier à ce sujet l'objet de cette servitude, son assiette, les formalités qui doivent précéder son établissement, et enfin l'indemnité qu'entraîne son exercice.

La servitude d'occupation temporaire confère au titulaire le droit de pénétrer sur les propriétés privées pour y installer les chantiers et entrepôts nécessaires à la construction de ses ouvrages. Il lui est loisible, au surplus, d'extraire du sol des propriétés grevées les matériaux destinés aux travaux concédés : ces matériaux ne peuvent être employés à un autre usage sous peine de poursuites correctionnelles (art. 16 de la loi du 29 décembre 1892). Cette servitude ne peut se prolonger au delà de cinq années. Passé ce délai, le propriétaire est en droit d'exiger l'expropriation des terrains occupés.

Ne sont grevés de cette servitude que les terrains non bâtis. La loi exonère également les propriétés attenantes aux habitations et closes par des murs ou par des clôtures équivalentes suivant les usages du pays (art. 2). Toutefois le concessionnaire conserve, dans ce dernier cas, un droit de pénétration pour études, pourvu qu'il notifie au propriétaire son intention d'en user, cinq jours au moins à l'avance.

A défaut d'entente amiable avec les propriétaires intéressés, le concessionnaire doit se faire autoriser à user de la servitude par un arrêté préfectoral, qui doit indiquer d'une façon précise les travaux à exécuter, les propriétés atteintes, l'importance de l'occu-

pation, sa nature, sa durée et les voies d'accès aux travaux. Cet arrêté est notifié aux propriétaires par le Maire de leur commune. Dans le but de faciliter l'évaluation des dommages, il est procédé au préalable, sur l'initiative du concessionnaire, à une constatation contradictoire de l'état des lieux. Ce dernier doit, de plus, prévenir dix jours d'avance les intéressés et le Maire de la commune du jour et de l'heure auxquels il compte procéder à l'occupation. Ajoutons que les travaux doivent être commencés moins de six mois après l'arrêté préfectoral à peine de forclusion.

L'indemnité à laquelle donne lieu l'exercice de la servitude est réglée soit à la fin de l'occupation, soit, si elle dure plusieurs années, « à la fin de chaque campagne ». La loi de 1892 indique les règles à suivre pour en calculer le montant; en cas de contestation elle est fixée par le Conseil de Préfecture, dont la compétence s'étend d'ailleurs à tous les litiges relatifs à l'occupation temporaire (art. 4, loi du 28 Pluviôse An VIII).

Tout concessionnaire, même non déclaré d'utilité publique, a droit à l'occupation temporaire. Elle présente d'ailleurs un intérêt assez mince en notre matière, car elle se réduit le plus souvent à une simple pénétration inoffensive et de courte durée, pour laquelle il est facile de s'entendre avec les propriétaires intéressés. Nous allons voir que le transporteur d'énergie dispose, à l'égard des propriétés privées, de pouvoirs autrement étendus et pratiques.

II. — L'expropriation pour cause d'utilité publique

L'article 12 de la loi de 1906, à propos des concessions déclarées d'utilité publique, dispose que « s'il y a lieu à expropriation, il y est procédé conformément à la loi du 3 mai 1841, au nom de l'autorité concédante et aux frais du concessionnaire ». La déclaration d'utilité publique confère donc au concessionnaire le droit d'exproprier, qui est refusé au titulaire d'une concession simple. Sans avoir l'intérêt primordial des servitudes légales que nous étudierons au paragraphe suivant, cette faculté ne laisse pas d'offrir certains avantages. Elle permet au concessionnaire d'établir ses ouvrages sur des propriétés bâties ou closes de murs qui sont, nous le verrons, exonérées des servitudes de l'article 12. Par l'expropriation, le concessionnaire peut établir sur terrains privés des postes de coupure ou de transformation et, d'une manière générale, des ouvrages, faisant partie de la concession, autres que des pylônes ou des câbles, ouvrages pour l'installation desquels les servitudes légales sont impuissantes.

A ce sujet, on s'est demandé si le concessionnaire pouvait choisir, pour l'implantation de ses pylônes, entre la servitude et l'expropriation. Ne faut-il pas poser en principe, par analogie avec l'article 5 de la loi du 16 octobre 1919 sur les forces hydrauliques, que le droit d'exproprier n'est que subsidiaire ?
« Nous croyons que le concessionnaire a le choix en-

tre ces deux moyens, car le droit d'expropriation ne lui est point accordé à défaut de servitude. L'article 12 indique seulement qu'on recourra à l'expropriation *s'il y a lieu*, c'est-à-dire s'il y a intérêt à y recourir » (3).

Par contre, l'expropriation ne peut porter que sur la pleine propriété : elle ne peut avoir pour objet de faire acquérir d'autres droits réels et notamment des servitudes analogues à celles de l'article 12. La doctrine et la jurisprudence sont, sur ce point, unanimes (4). Toutefois, l'acquisition par voie d'expropriation ou autrement, d'un terrain enclavé dans un fonds et sans issue sur la voie publique, entraîne, aux termes de l'article 682 du Code civil, une servitude de passage sur le fonds de ses voisins « à la charge d'une indemnité proportionnelle au dommage qu'elle peut occasionner ». Le contentieux de cette indemnité relève de tribunaux judiciaires. « Cette disposition est susceptible de présenter une grande utilité pratique, surtout dans les pays de montagne où les propriétés sont morcelées et les voies de communication rares » (5).

Il convient de noter, en terminant, que le véritable expropriant est, dans notre cas, l'Etat, bien que tous les frais soient mis par la loi à la charge du concessionnaire. Les parcelles expropriées sont du

(3) Mestre, *op. cit.* p. 13 et 14. En sens contraire, Colombet, *op. cit.*, p. 247.

(4) Cass. Civ., 28 janvier 1924, cité par M. Mestre, *op. cit.* p. 46 et dans D. 1926-1-68. Cf. Mestre, *op. cit.* p. 14; Bougault : R. G. E., 19 mars 1924, p. 567. L'Huillier, *op. cit.* p. 61.

(5) Mestre, *op. cit.* p. 15.

domaine public de l'Etat et doivent lui revenir en fin de concession. Quant à la procédure, elle est réglée par la loi bien connue du 3 mai 1841. Nous renvoyons le lecteur aux nombreux ouvrages de doctrine qui lui consacrent de longs développements (6).

III. — Les servitudes légales de l'article 12

Ce n'est point ici le lieu d'insister sur l'importance fondamentale des servitudes de l'article 12 pour l'établissement des lignes sur les propriétés privées. Qu'il nous suffise de dire que, sans ces servitudes, aucun des grands réseaux de transport d'énergie n'eût pu s'établir dans de bonnes conditions. Dans les pages qui vont suivre, nous examinerons tout d'abord si ces servitudes sont données par la loi aux transporteurs d'énergie. Puis nous étudierons sommairement la consistance exacte de ces servitudes, et les formalités qui doivent précéder leur établissement.

1° LES CONDITIONS D'APPLICATION DE L'ARTICLE 12 AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT D'ÉNERGIE (7)

Les concessions de transport d'énergie ont-elles la jouissance des servitudes d'appui, de passage et ébranchage que l'article 12 de la loi du 15 juin 1906 accorde aux concessions de distribution déclarées

(6) Nous verrons à la fin de ce chapitre, que le nouveau projet de loi sur les transmissions d'énergie électrique substitue à cette procédure la procédure simplifiée de la loi du 21 mai 1836.

(7) Cf. Mestre, *op. cit.* p. 2. Colombet, *op. cit.* p. 210.

d'utilité publique ? A cette question posée par M. Antoine Borrel, député, le Ministre des Travaux Publics s'est borné à donner une « réponse affirmative » sans commentaires. Cette solution n'est d'ailleurs plus sérieusement contestée à l'heure actuelle. Beaucoup cependant qualifient d'abusifs les pouvoirs qui en résultent pour le transporteur. Des interventions parlementaires ont eu lieu à ce sujet, et des projets de loi furent déposés pour réformer sur ce point la législation. Ces questions, qui intéressent directement notre matière, méritent examen.

Pour contester l'application aux transports d'énergie des dispositions de la loi du 15 juin 1906, « loi relative aux distributions d'énergie électrique », on a mis en avant les différences fondamentales qui séparent la distribution du transport, et que nous avons étudiées au chapitre premier. « On était fondé, semblait-il, à soutenir que les prérogatives accordées aux concessionnaires de distribution ne pouvaient être étendues, sans un nouveau texte, aux concessionnaires de transport. La déclaration d'utilité publique aurait simplement conféré à ces derniers le droit d'exproprier dans les conditions de la loi de 1814 ⁽⁸⁾. »

Cet argument ne résistait pas à l'examen des textes : l'article 13 de la loi du 15 juin 1906 fait expressément allusion aux lignes de transport. Par l'incorporation dans cette même loi de l'article 3 *bis* relatif

(8) Antoine Borrel: Les réseaux de transport d'énergie électrique et les droits des particuliers, Revue politique et parlementaire, janvier 1924, p. 74.

aux réseaux collectifs de transport, la loi de 1922 a levé les derniers doutes sur ce point.

Toujours dans le but de priver du bénéfice des servitudes légales les concessions de transport à haute tension, on a fait état d'une clause de l'article 12 aux termes de laquelle « ces droits ne pourront être exercés que sous les conditions prescrites par les règlements d'administration publique prévus à l'article 18, lesdits règlements devant limiter l'exercice de ces droits au cas de courants électriques tels que la présence desdits conducteurs d'électricité à proximité des bâtiments ne soit pas de nature à présenter, nonobstant les précautions prises conformément aux règlements, des dangers graves pour les personnes ou les bâtiments ». Lors des travaux préparatoires de la loi, M. Janet a pris soin de préciser que « ce droit (appui, ancrage et passage aérien) ne saurait être conféré à des courants électriques de très forte tension. Le texte fait peser sur la propriété quelques servitudes nouvelles ; il était essentiel d'empêcher que ces servitudes puissent devenir une cause de danger ⁽⁹⁾ ». Il faut donc, semble-t-il, exclure du bénéfice de l'article 12 les lignes à très haute tension. Cet argument ne tient pas plus que le précédent : le texte légal ne contient en effet aucune défense ni aucune limitation quant à la tension du réseau. « Il trace une ligne de conduite au pouvoir exécutif, investi du droit de prendre les règlements d'administration publique...

(9) Rapport Janet à la Chambre des Députés, *J. O.*, Doc. parl., 1906, p. 298.

Mais jusqu'à présent ce dernier n'a point usé de ce pouvoir que l'article 12 avait amorcé. Qu'en résulte-t-il ? C'est que les « conditions » sous lesquelles devaient être exercées les servitudes d'appui, d'ancrage ou de passage n'ont pas été posées et par suite que, jusqu'à nouvel ordre, les distributeurs peuvent en user à la seule condition de se conformer aux mesures d'ordre technique prescrites par l'Administration ⁽¹⁰⁾. » D'ailleurs, ces fameux « dangers graves » se sont révélés dans la pratique bien lointains. La technique des lignes à très haute tension comporte, en effet, quant à la solidité des supports, des attaches, des conducteurs, de tels coefficients de sécurité que l'on n'a eu jusqu'ici que fort peu d'accidents à déplorer de leur chef : c'est, d'ailleurs, l'intérêt des compagnies de transport d'éviter autant que possible, par une construction soignée et largement calculée de la ligne, les arrêts de courant. En fait, les accidents d'électrocution sont le plus souvent dus à des installations à moyenne ou basse tension, construites hâtivement par des entrepreneurs besogneux ou négligents, et qui sont l'objet, de la part du Contrôle, d'une surveillance moins vigilante que les belles lignes de transport à 120 ou 150.000 volts.

« Il est donc aujourd'hui acquis sans contestation possible, semble-t-il, que, dans le cas (qui sera le plus fréquent) de concession déclarée d'utilité publique, le concessionnaire jouira des prérogatives et sera sou-

(10) Mestre, *op. cit.*, p. 4.

mis aux obligations décrites par l'article 12 de la loi du 15 juin 1906 ⁽¹¹⁾. »

Ce point de droit se trouvant établi, les adversaires des lignes de transport ou, si l'on veut, les défenseurs des propriétaires lésés, ne se tinrent pas pour battus. En 1924, MM. Antoine Borrel, Carron et Falcoz, députés, déposèrent une proposition de loi « tendant à l'extension des dispositions de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique en matière de travaux de construction des lignes de transport d'énergie électrique ⁽¹²⁾. » Cette proposition avait pour but d'enlever aux concessionnaires de transport le bénéfice de la servitude de l'article 12, § 3, alinéa 3, en vertu de laquelle ils peuvent établir à demeure des canalisations souterraines ou des supports pour conducteurs aériens sur des terrains privés non bâtis et non clos de murs. Ils devaient, pour cela, recourir à l'expropriation (Art. 2). L'exposé des motifs, curieux par sa véhémence éloquente, témoignait de l'émotion soulevée chez les paysans savoyards par l'installation, sur leur sol morcelé à l'extrême, d'ouvrages encombrants, qui souvent rendaient inutilisables les parcelles occupées, et qui, il faut bien le dire, ne présentaient, pour leur région, qu'un intérêt très restreint. Une autre proposition de loi fut déposée au Sénat par MM. Mollard, Milan et Machet, tendant à substituer l'expropriation à la servitude par l'implantation de gros pylônes, et

(11) Ant. Borrel, *loc. cit.* p. 76.

(12) Citée par Mestre, *op. cit.* p. 50.

à rendre obligatoire le paiement préalable de l'indemnité.

Ces efforts n'eurent guère de succès ; les propositions de lois furent renvoyées à la Commission compétente. Faut-il le déplorer ? Nous ne le croyons pas. D'abord, « le mécanisme de l'expropriation est bien lourd à faire fonctionner, alors qu'on réclame partout une prompte électrification. D'autre part, le recours à des procédures nouvelles, qui causent toujours des surprises, est une source de difficultés et de procès ⁽¹³⁾ ». Et puis la technique électrique évolue de jour en jour ; le temps n'est peut-être pas éloigné où les lignes aériennes, qui sont sujettes aux perturbations d'origine atmosphérique, seront remplacées par des câbles souterrains. Le propriétaire du fonds servant sera alors bien heureux de récupérer le terrain libéré sans être obligé de le racheter à l'Etat, comme il serait contraint de le faire s'il avait été exproprié.

2° EN QUOI CONSISTENT LES SERVITUDES DE L'ARTICLE 12

Elles sont au nombre de quatre :

a) Le concessionnaire a, tout d'abord, le droit « d'établir à demeure des supports et ancrages pour conducteurs aériens d'électricité soit à l'extérieur des murs ou façades donnant sur la voie publique, soit sur les toits et terrasses des bâtiments à condition qu'on y puisse accéder de l'extérieur... ». Avant 1906,

(13) Exposé des motifs du nouveau projet de loi sur les transmissions d'énergie électrique

les lignes téléphoniques et télégraphiques bénéficiaient de cette servitude en vertu de l'article 3 de la loi du 28 juillet 1885. Très employée pour la basse et la moyenne tension, elle n'est guère en usage pour les lignes à potentiel élevé comme les lignes de transport, qui conduiraient à des consoles par trop importantes, et dont la proximité présente pour les habitants un réel danger. On a vu, d'ailleurs, que l'article 12 prévoyait un règlement d'administration publique pour limiter le droit du concessionnaire dans le cas où son exercice s'avérerait dangereux pour les propriétaires. Bien que ce règlement n'ait jamais paru, les concessionnaires de transport se gardent d'abuser d'un droit que l'Administration peut leur retirer par un simple décret ⁽¹⁴⁾.

b) La seconde servitude confère au transporteur le pouvoir « de faire passer les conducteurs au-dessus des propriétés privées » toujours sous réserve des règlements concernant la sécurité publique. Le droit de passage, assez anodin en somme pour les cultivateurs, permet au concessionnaire de paralyser en sa faveur l'application de l'article 552 du Code civil, aux termes duquel « la propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous ».

c) Par contre, la servitude dite « de canalisation et support » soulève fréquemment les protestations des propriétaires, et donne lieu à de fréquents litiges. Elle permet au concessionnaire « d'établir à demeure des canalisations souterraines ou des supports pour con-

(14) Maranges, *op. cit.* p. 45.

ducteurs aériens sur des terrains privés non bâtis, qui ne sont pas fermés de murs ou autres clôtures équivalentes ». Si l'on considère que les fondations des pylônes des lignes à très haute tension comportent des massifs de maçonnerie d'une surface dépassant parfois dix mètres carrés, on voit quelle importance cette prérogative présente pour le concessionnaire qui préfère de beaucoup la rapide procédure d'établissement des servitudes à la lourde armature juridique de l'expropriation.

Il convient de remarquer cependant que la loi exonère de la servitude les terrains « fermés de murs ou autres clôtures équivalentes ». L'interprétation du mot clôture a parfois donné lieu à contestation. Il ressort de la jurisprudence du Conseil d'Etat que ce terme ne doit s'appliquer qu'à des travaux exécutés et entretenus non dans un simple but de délimitation, mais pour empêcher les incursions des passants (15). Quant à l'époque à laquelle le terrain doit être clos pour échapper à la servitude, l'arrêt de Maussabré décide que c'est la date de l'arrêté préfectoral qui doit être prise en considération (16).

d) Enfin la déclaration d'utilité publique confère au concessionnaire le droit « de couper les branches d'arbres qui, se trouvant à proximité des conducteurs aériens d'électricité, pourraient, par leur mouvement ou leur chute, occasionner des courts-circuits ou des avaries aux ouvrages ». Cette servitude « ne comporte

(15) C. E., 31 juillet 1903, Armelin, Rec. p. 607; 7 août 1911, Borotra, Rec., p. 959; 6 février 1931, D. H. 1931, page 197.

(16) C. E., 12 février 1915, de Maussabré.

pas, pour la Compagnie, le droit d'abattre des arbres ni de couper des branches dans des conditions qui compromettent la vie même de l'arbre (17) ».

Toutes ces servitudes, ajoute l'article 12, n'entraînent aucune dépossession. Le propriétaire conserve le droit de modifier l'immeuble grevé, par exemple de démolir, réparer ou surélever un bâtiment sur lequel sont scellées les consoles, de clore un terrain frappé de la servitude de canalisation et support. L'exercice de ce droit est, toutefois, subordonné à un préavis d'un mois. Mais le concessionnaire ne peut, de ce chef, exiger aucune indemnité. Les contestations sur l'application des servitudes sont du ressort des tribunaux civils qui, chose exceptionnelle en matière de travaux publics, peuvent ordonner la suppression des ouvrages irrégulièrement établis. On sait que ce pouvoir est d'ordinaire réservé aux tribunaux administratifs. « Ce sont les tribunaux civils et non les Conseils de Préfecture qui sont compétents ici, parce que nous sommes en présence d'une dépossession, le concessionnaire usurpant un terrain dont son propriétaire se trouve privé (18). » Le juge des référés possède les mêmes prérogatives en cas d'urgence.

Le dernier paragraphe de l'article 12 dispose que « les indemnités qui pourraient être dues à raison des servitudes d'appui, de passage ou d'ébranchage, sont réglées en dernier ressort par le juge de paix ; s'il y a expertise, le juge peut ne nommer qu'un seul

(17) Mestre, *op. cit.*, p. 16.

(18) Mestre, *op. cit.* p. 20, note 2. Cf. Cass. Civ., 6 janvier 1930 ; D. P., 1930-1-171, note Blaevoët.

expert ». Il y a, à ce sujet, plusieurs remarques à faire.

D'abord le texte parle des indemnités « qui pourraient être dues ». Il n'y a donc pas lieu à indemnité dans tous les cas ; il faut qu'il y ait préjudice spécial. La simple mise en œuvre d'une servitude ne suffit pas, puisqu'il n'y a pas dépossession. Pour le calcul de l'indemnité, le dommage doit être apprécié conformément aux principes admis en matière de Travaux Publics, c'est-à-dire qu'il ne pourrait être tenu compte que des atteintes matérielles et directes à la propriété ⁽¹⁹⁾. De plus, le texte ne dit pas que l'indemnité doit être préalable ⁽²⁰⁾. En fait, elle sera versée après l'installation des ouvrages et l'expertise des dégâts. Le contentieux de l'indemnité est attribué au Juge de Paix de la situation des biens grevés ; c'est là une dérogation remarquable aux principes posés par l'article 4 de la loi du 28 Pluviôse An VIII ⁽²¹⁾.

3° LES FORMALITÉS PRÉALABLES

Nous savons déjà que les servitudes sont accordées aux titulaires de concessions de distribution et de transport déclarées d'utilité publique. Il convient de signaler, en second lieu, qu'aux termes de l'article 21 de la loi de 1906, la déclaration d'utilité publique

(19) Cf. Bougault, R. G. E., 25 octobre 1919, p. 571.

(20) Signalons à titre documentaire qu'une proposition de loi de MM. Mollard, Milan et Machet, institue une procédure spéciale pour le paiement préalable de l'indemnité en cas d'exercice des servitudes.

(21) Sur la question des indemnités, cf. Maranges, *op. cit.* p. 90 et suivantes.

d'ouvrages quelconques à exécuter par une personne morale publique « confère les mêmes droits à l'Administration ou à son concessionnaire, pour l'établissement ou le fonctionnement de conducteurs d'énergie employés à l'exploitation de ces ouvrages ». Le texte trouve notamment son application dans le cas de lignes de transport installées pour les Compagnies de chemins de fer. Enfin, l'article 298 de la loi de finances du 13 juillet 1925, étend le bénéfice des servitudes aux concessions simples ou aux réseaux exploités en régie « lorsqu'ils sont réalisés avec le concours financier de l'Etat, des départements ou des communes. Toutefois la servitude d'appui ne pourra être exercée qu'après la déclaration d'utilité publique lorsque l'emprise des supports dépasse un mètre carré ».

Même s'il se trouve dans l'une de ces trois catégories, le transporteur ne peut user des servitudes de l'article 12 sans accomplir au préalable certaines formalités que nous allons étudier.

La loi exige que l'exécution des travaux soit « précédée d'une notification directe aux intéressés et d'une enquête spéciale dans chaque commune ; elle ne peut avoir lieu qu'après approbation du projet de détail des tracés par le Préfet ». (Art. 12. Loi du 15 juin 1906). Les détails de cette procédure sont réglés par les articles 52 et 53 du décret du 29 juillet 1927.

L'enquête est ouverte par arrêté préfectoral sur un plan parcellaire, dressé d'après les documents cadastraux. La nature et l'étendue des servitudes propo-

sées doivent être spécifiées en détail pour chacune des parcelles atteintes. Les noms des propriétaires de ces parcelles, tels qu'ils sont inscrits sur les matrices des rôles, sont également mentionnés. Les dossiers ainsi constitués restent huit jours à la Mairie de la commune. Avertissement de l'ouverture de l'enquête est donné collectivement aux intéressés par voie d'affichage à la Mairie. Les travaux projetés sont, en outre, notifiés directement aux intéressés par le Maire, qui prend note des réclamations et déclarations qui lui sont transmises et en dresse procès-verbal. A l'expiration du délai de huitaine, un concessionnaire enquêteur nommé par le Préfet, reçoit les observations, signe le procès-verbal d'enquête, y joint son avis motivé et remet le dossier au Maire qui le transmet à l'Ingénieur en Chef centralisateur (Art. 52).

L'Ingénieur en Chef communique le dossier au concessionnaire. Si celui-ci, après en avoir pris connaissance, se décide à modifier le projet, il n'y a pas lieu à nouvelle enquête. Les propriétaires atteints par le nouveau tracé sont prévenus individuellement par le Maire et le dossier est remplacé pendant huit jours à leur disposition à la Mairie. Enfin le projet est transmis par l'Ingénieur en Chef centralisateur au Préfet de chacun des départements intéressés, qui approuve s'il y a lieu le détail des tracés, et notifie sa décision au concessionnaire (Art. 53).

Le rôle du Préfet consiste à contrôler la régularité de la procédure et à « vérifier si les ouvrages, pour l'établissement desquels le concessionnaire entend se

prévaloir des servitudes légales de l'article 12, répondent bien, par leur nature et par leur situation, aux conditions mises par la loi à l'exécution de ces servitudes ; si ces conditions sont remplies, l'approbation est de droit (22) ».

Toutes les formalités qui précèdent sont de rigueur. Lorsqu'un concessionnaire procède de façon irrégulière à l'installation d'ouvrages sur des propriétés privées, il se rend coupable de voies de fait. Le propriétaire peut alors agir devant le juge de paix par la voie possessoire ou encore saisir le tribunal civil du fond même du litige. Dans tous les cas l'enlèvement des ouvrages irrégulièrement établis doit être ordonné, sans préjudice des dommages-intérêts qui peuvent être mis à la charge du concessionnaire (23).

(22) L'Huillier, *op. cit.* p. 57. Il convient de remarquer à ce propos que le premier décret réglementant les concessions de transport (Décret du 24 avril 1923) donnait compétence au Ministre des Travaux Publics pour l'approbation du tracé des lignes. Lorsque les agents de la Société de Transport d'Energie des Alpes, nantis de la signature ministérielle, se présentèrent pour installer les premiers pylônes sur les propriétés privées, ils trouvèrent devant eux une assemblée de propriétaires auxquels s'étaient joints quelques parlementaires du cru, et se virent refuser l'accès du terrain. « Votre titre, leur dit-on, est irrégulier. La loi de 1906 prend soin de spécifier à l'art. 12 que c'est au Préfet d'approuver les projets de détail et non au Ministre. Le décret de 1923, bien que rendu en Conseil d'Etat, est illégal. L'approbation dont vous vous prévaluez est aussi illégale ». L'argument était inattaquable. Pour ne pas infliger au Ministre l'humiliation de voir sa signature approuvée par celle d'un simple Préfet, on préféra recommencer la procédure. Bientôt parut un décret en date du 14 octobre 1924 modifiant le précédent, et qui, sans faire d'ailleurs le moins du monde allusion à la bévue de l'Administration, remit toutes choses en conformité avec la loi.

(23) Sur la question des voies de fait, cf. L'Huillier, *op. cit.* p. 73.

IV. — Le système du nouveau projet de loi sur les transmissions d'énergie électrique

Depuis longtemps exploitants et usagers des distributions et transports d'énergie électrique réclament une refonte complète de la législation de l'électricité et une réglementation mieux adaptée aux conditions actuelles. Ce gouvernement a entrepris de donner satisfaction à ce légitime désir et a déposé, dans ce but, un projet de loi « sur les transmissions d'énergie électrique ⁽²⁴⁾ ». Nous avons déjà, à plusieurs reprises, fait allusion à ce projet. Il nous paraît intéressant d'étudier ici plus spécialement les dispositions qui régissent les droits des concessionnaires sur les propriétés privées (Titre V, art. 14 à 17 ; Titre VI, art. 23).

Disons tout de suite qu'il a été fort peu tenu compte des réclamations des propriétaires et des propositions de loi qui s'en sont fait l'écho au Parlement. « On se trouvait ici, dit l'exposé des motifs, en présence d'exigences contradictoires : celles du développement économique, d'une part, celle de la propriété, d'autre part. » Suivant en cela une évolution nécessaire, les intérêts particuliers se trouvent, une fois de plus, contraints de s'incliner devant l'intérêt de la collectivité, comme on va le voir dans le bref exposé qui va suivre.

Rien de bien nouveau, semble-t-il, en ce qui con-

(24) Décret du 11 avril 1930; Sénat n° 237; Annexe au procès-verbal de la 2^e séance du 11 avril 1930 cf. Circulaire n° 1098 série spéciale de la Chambre syndicale des Forces Hydrauliques.

cerne l'occupation temporaire et l'expropriation. Cette dernière est toujours l'apanage exclusif des concessions déclarées d'utilité publique. A noter, cependant, que les formalités en sont réglées non plus par la loi du 3 mai 1841, mais par celle du 21 mai 1836. C'est donc le petit jury d'expropriation qui se trouve compétent pour la fixation de l'indemnité.

Les servitudes de l'article 12 de la loi de 1906 sont accordées, dans le nouveau projet, à toutes les concessions, et non plus seulement aux entreprises déclarées d'utilité publique ou subventionnées. L'exposé des motifs fait remarquer à ce sujet que « l'institution même d'un service public par la concession, suppose l'utilité publique de l'œuvre et doit entraîner logiquement des facilités spéciales pour l'établissement des ouvrages, sans qu'on ait besoin de recourir aux formalités compliquées d'une déclaration explicite d'utilité publique, qui n'a, d'ailleurs, jamais été refusée ». Par contre, la servitude d'appui « ne pourra être exercée qu'après déclaration d'utilité publique pour tout support dont l'emprise sur une même propriété dépasserait un mètre carré » (Art. 14).

Nous retrouvons à l'article 15 du projet, et dans des termes identiques, les dispositions de l'article 12 de la loi actuelle concernant le droit du propriétaire grevé de servitude de clore son terrain ou de modifier son immeuble. Cependant le délai du préavis à donner au concessionnaire est porté à trois mois au lieu d'un actuellement, « sauf cas de réparation urgente ».

Les formalités pour l'établissement des servitudes légales subissent certaines modifications qui sont de nature, semble-t-il, à améliorer sensiblement la position du propriétaire vis-à-vis du concessionnaire. Aux termes de l'article 16, une procédure analogue à celle de l'occupation temporaire telle que l'a établie la loi du 29 décembre 1892, mais débarrassée de certaines causes de retard, est ici applicable. Notamment, il est dressé contradictoirement un état des lieux, avant la mise en œuvre des servitudes. En cas de désaccord sur cet état, les avis divergents seront mentionnés sur le procès-verbal et les travaux peuvent être entrepris immédiatement. C'est au Juge de Paix ⁽²⁵⁾ qu'il revient de décider sur l'espèce et de « fixer, dans les limites de sa compétence ordinaire, les indemnités qui pourraient être dues » (Art. 16). Cette procédure paraît devoir rendre des services, en permettant d'évaluer d'une manière indiscutable les dégâts causés.

A noter que les servitudes ne peuvent être aggravées en cours d'exploitation qu'au prix des mêmes formalités que pour leur établissement. De plus, « les travaux de gros entretien et de renouvellement ne pourront être exécutés, sauf le cas d'urgence, qu'après un préavis de huit jours adressé au propriétaire ».

En cas de pénétration, de dépôt de matériel, ou d'implantation de supports sur les terrains privés avant l'accomplissement des formalités prescrites, le juge des référés peut ordonner l'enlèvement des ouvrages indûment établis, le tout sans préjudice des

(25) Notons qu'en matière d'occupation temporaire, c'est le Conseil de Préfecture qui est compétent et non le Juge de Paix.

sanctions pénales qui auraient été encourues et des dommages-intérêts dus aux intéressés (Art. 18).

En somme, aucune modification profonde n'est apportée par le nouveau projet à l'état de choses actuel. L'octroi même des servitudes au concessionnaire simple n'a qu'une faible importance, si l'on considère que les réseaux qui restent à établir pour terminer l'électrification complète du pays seront d'un faible rendement et, partant, nécessairement subventionnés. On sait que, dans ce cas, ils ont, dès à présent, droit aux servitudes, en vertu de l'article 298 de la loi de finances du 13 juillet 1925. Quant aux lignes de transport, elles ne pourront guère s'accommoder de la surface maxima d'un mètre carré pour les fondations des pylônes à très haute tension. Elles seront donc presque toujours obligées d'avoir recours à la déclaration d'utilité publique.

DEUXIÈME PARTIE

**LES RÉSEAUX COLLECTIFS
POUR LE TRANSPORT
DE L'ÉNERGIE**

CHAPITRE UNIQUE

La loi du 19 Juillet 1922

Telles que nous venons de les étudier, les concessions de transport d'énergie constituent le mode normal d'établissement des lignes de transport, le seul d'ailleurs utilisé jusqu'à ce jour, sauf deux cas très spéciaux dont nous parlerons plus loin. Il existe cependant un autre régime, dit régime des réseaux collectifs, instauré par une loi du 19 juillet 1922 dont les curieuses dispositions n'ont reçu encore aucune application, faute des règlements d'administration publique indispensables. En l'absence de ces règlements, l'imprécision et la brièveté du texte légal ne permettent pas de se faire une idée bien nette de ce que seront, dans l'avenir, les réseaux collectifs. Nous nous efforcerons cependant de dégager de ce texte, avec l'aide des travaux préparatoires, tous les renseignements possibles : nous étudierons tout d'abord le but

de la loi, ses précédents, son histoire, puis nous en ferons l'analyse et nous terminerons par une critique sommaire de ses dispositions.

I. — But de la loi. - Son histoire

L'idée de la constitution d'un grand réseau national de transport et de distribution d'énergie ne date pas d'hier. Dès 1885, il était question d'instituer en France un monopole de l'électricité et un projet de loi fut même déposé en ce sens ⁽¹⁾. On sait que, par la suite, ce fut le système libéral qui prévalut, avec la loi du 15 juin 1906.

Mais, pendant la grande guerre, on dut reconnaître l'insuffisance de l'équipement électrique de notre territoire : les mines de houille du nord de la France étaient aux mains de l'ennemi, et la production des autres bassins était loin de suffire aux besoins de la population et de la défense nationale. Une crise aiguë se fit sentir sur la force motrice. Le Parlement s'en émut, et M. de Castelnau, député, déposa en 1916 une proposition de loi tendant à la nationalisation des richesses hydrauliques et des installations accessoires de transport et de distribution ⁽²⁾. D'après ce texte, qui s'inspirait de la législation des chemins de fer, la France devait être divisée en cinq grandes régions correspondant aux bassins des cinq grands fleuves français : Seine, Loire, Garonne, Rhône et Rhin. Dans

(1) *J. O.*, 1885, Doc. Parl. Chambre, Annexe n° 3.522.

(2) *J. O.*, 1916, Doc. Parl. Chambre, Annexe n° 2.826, p. 1819.

chacune de ces régions devait s'établir une seule société concessionnaire, pour la construction et l'exploitation des ouvrages de production, de transport et de distribution (art. 5). L'Etat participait pour une part importante aux dépenses de premier établissement : il supportait notamment les frais des expropriations indispensables et donnait sa garantie d'intérêts aux sommes empruntées. La Banque de France devait aussi prêter son concours sous forme d'avances sans intérêts pendant 10 ans. Cette proposition de loi fut renvoyée à la Commission et n'eut pas de suite.

Après la fin des hostilités, lorsque fut entreprise la grande œuvre de reconstitution des régions libérées, on se trouva devant l'impérieuse nécessité, à la fois d'établir de nouvelles centrales pour remplacer les anciennes, démodées ou détruites, et d'assurer la répartition de l'énergie ainsi produite par l'installation de grandes lignes de transport. C'est dans le but de satisfaire à ce dernier besoin que fut votée la loi du 11 août 1920, « autorisant la création d'un réseau de transport d'énergie électrique dans les régions libérées et fixant les règles éventuelles d'établissement de ce réseau ».

Aux termes de la loi (3), l'Etat assure la construction du réseau soit seul, soit avec l'aide des collectivités et des sociétés de production et de distribution d'énergie intéressées (Art. 5). La part de l'Etat est à déterminer chaque année dans la loi de finances. L'exploitation est assurée par une ou plusieurs sociétés anonymes,

(3) *J. O.*, 1920, p. 12174.

où se trouvent associés l'Etat et les usagers du réseau. Le Conseil d'administration comprend des représentants de l'Etat et des sociétés actionnaires. Toutefois ne peuvent être administrateurs ou employés rétribués dans ces sociétés les membres du Parlement et les fonctionnaires ayant pris part, dans l'exercice de leurs fonctions, à l'élaboration des conventions entre l'Etat et les sociétés fondatrices et n'ayant pas cessé ces fonctions depuis cinq ans au moins.

Le décret d'administration publique du 28 mars 1923 (4) est venu régler l'application de la loi. Il approuve les conventions entre l'Etat et les diverses sociétés, relatives à la formation de deux nouvelles sociétés dites « Société de transport d'énergie électrique du Nord » et « Société de transport d'énergie électrique de l'Est ». Sont approuvés par le même décret les statuts et les cahiers des charges de ces sociétés, chargées, dans leur zone respective, de la « régie intéressée » des lignes construites aux frais de l'Etat. Ces deux organismes se constituent sous forme de sociétés à capital variable, où seuls sont susceptibles d'être actionnaires l'Etat et les producteurs d'énergie susceptibles d'une fourniture permanente d'au moins 5.000 kw. Le capital initial de chacun d'eux est fixé à 200.000 francs, divisés en 200 actions de 1.000 francs, sur lesquelles 80 sont attribuées à l'Etat en représentation d'apports mobiliers tels que câbles, appareillage et outillage divers. Tout nouvel actionnaire doit être agréé par le conseil d'adminis-

(4) *J. O.*, 1923, p. 3495.

tration à la majorité des deux tiers. Toutefois l'Etat peut toujours souscrire de nouvelles actions pour maintenir sa participation aux deux cinquièmes du capital total.

Le Conseil d'administration est composé d'un représentant des sociétés actionnaires et de l'Etat qui, à lui seul, pourvoit aux deux cinquièmes des sièges. Aucun administrateur n'a besoin d'être personnellement propriétaire d'actions, contrairement à la loi de 1867 sur les sociétés.

Le bénéfice brut d'exploitation est réparti de la façon suivante à la fin de chaque exercice : aux amortissements, pour être versé à l'Etat, $1/75^e$ des sommes par lui engagées pour la construction des ouvrages. L'Etat perçoit en outre un intérêt cumulatif de 6 % sur ces sommes. Le surplus est partagé par moitié entre l'Etat et la Société.

Le cahier des charges ressemble sur plus d'un point à celui des concessions de transport d'énergie ; à noter cependant que l'article 11 stipule formellement une clause d'égalité de traitement pour les usagers du transport. De plus les lignes ne peuvent desservir que les réseaux fonctionnant sous le régime des concessions d'Etat pour la distribution de l'énergie aux services publics (art. 5 de la Convention). Enfin l'obligation d'accepter de nouveaux contrats ne s'impose aux régisseurs intéressés qu'à la demande du Ministre des Travaux Publics et pour une puissance d'au moins 5.000 kw.

Dans l'ensemble, le régime de ces réseaux ne présente pas de différences essentielles avec le régime

normal, si l'on excepte les règles d'économie mixte dues aux particularités du financement des entreprises.

La loi que nous venons d'étudier résolvait la question pour les régions libérées du Nord et de l'Est. Mais le gouvernement rêvait de l'établissement, suivant un plan d'ensemble, d'un réseau à très haute tension, qui desservirait le territoire français. Il considérait l'exécution de ce projet comme l'indispensable complément de l'aménagement des chutes d'eau dont la loi du 16 octobre 1919 venait de réorganiser le régime. Selon M. Gay, rapporteur au Sénat de la loi du 19 juillet 1922, « la loi de 1919, si utile qu'elle fût, ne pouvait rendre les services qu'on en attendait si elle n'était complétée par une autre concernant la création obligatoire de réseaux électriques à haute tension, unissant les usines les unes aux autres et aux stations de transformation. C'est, en effet, le seul moyen de remédier au grand défaut de la houille blanche, qui consiste dans l'irrégularité de l'énergie qu'elle fournit, due elle-même à l'irrégularité du débit de la rivière ». Le projet devait aussi, dans l'esprit de ses défenseurs, permettre l'édification de centrales thermiques sur le carreau des mines de houille, de façon à éviter le transport coûteux du charbon et à permettre de la sorte l'utilisation de combustibles de qualité inférieure. Une judicieuse interconnexion de ces centrales avec les usines hydro-électriques devait donner à l'ensemble du système de production une souplesse et une sécurité inconnues

jusqu'alors, et dont la sécheresse de 1921 fit d'ailleurs durement sentir la nécessité.

Un projet de loi, destiné à favoriser la création de réseaux de transport à très haute tension, fut donc déposé sur le bureau de la Chambre le 9 juillet 1919. Il fut adopté par elle, sans discussion, le 2 septembre de la même année, sur le rapport de M. Bedouce. Transmis au Sénat, il y fit l'objet d'un rapport de M. Gay et d'un avis de la Commission des Finances. Il fut adopté après une longue et intéressante discussion, le 4 juillet 1922 ⁽⁵⁾. Renvoyé à la Chambre, le projet remanié fut voté sans discussion, sur le rapport de M. Charlot, le 7 juillet 1922 ⁽⁶⁾, et devint la loi du 19 juillet 1922 actuellement en vigueur.

II. — Analyse de la loi du 19 Juillet 1922

La loi du 19 juillet 1922 porte à l'*Officiel* le titre de « Loi autorisant la création de réseaux de transport d'énergie électrique à très haute tension, et modifiant la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie ». Ce titre est inexact ou incomplet : on n'a pas attendu cette loi pour créer des transports d'énergie puisque la concession de la ligne de Beaumont-Monteux à Saint-Etienne date de 1921. En réalité, sa grande innovation consiste dans la création de réseaux collectifs, dotés de privilèges importants comme nous le verrons dans l'étude qui va suivre.

(5) *J. O.*, 1922, Déb. parl. Sénat, p. 1068.

(6) *J. O.*, 1922, Déb. parl. Chambre, p. 2478.

A. — OBJET DE LA LOI

La loi a pour objet d'instaurer une procédure et un régime spécial « en vue de construire et d'exploiter un réseau de lignes de transport à haute tension, destinées, notamment, à joindre des usines productrices entre elles et aux sous-stations de transformations d'où partent des lignes de distribution ». La loi précise par ailleurs que le but poursuivi est « d'assurer une utilisation plus complète et une meilleure répartition de l'énergie électrique, qu'elle provienne d'usines thermiques ou hydrauliques » (Art. 3 *bis*) (7).

Le mot « notamment » qui figure dans le premier de ces textes semble enlever tout caractère limitatif à la fonction assignée par la loi aux lignes de transport de « joindre des usines productrices entre elles et aux sous-stations de transformation d'où partent des lignes de distribution ». Rien ne s'oppose donc, a priori, à ce que les lignes soient utilisées pour l'alimentation d'autres services publics que ceux de distribution, voire même des particuliers. Nous avons vu qu'il n'en est pas de même pour les deux réseaux établis sous le régime de la loi du 11 août 1920. Les règlements d'administration publique qui organiseront l'application de la loi de 1922 pourront d'ailleurs préciser la nature des entreprises autorisées à utiliser le réseau collectif.

(7) La Loi du 19 juillet 1922 se présente sous forme d'adjonctions et de modifications au texte de la loi du 15 juin 1906. Les numéros d'articles que nous citerons dans le cours de l'étude se rapportent au texte modifié de la loi de 1906.

B. — CONSTITUTION DU RÉSEAU COLLECTIF

Toute personne juridique ne peut entreprendre la construction et l'exploitation d'un réseau collectif. La loi réserve ce droit à l'Etat et à « certains organismes collectifs spéciaux » dont elle règle la composition.

1° Chose curieuse, ce n'est pas sans difficulté que ce droit fut donné à l'Etat. Une disposition du projet primitif le lui accordait ; mais, à la demande du Ministre des Finances et de son collègue des Travaux Publics, la Commission l'avait supprimé. On craignait, non sans raison, de voir l'Etat se lancer dans un nouveau monopole dont les résultats ne seraient pas plus brillants que ceux de tant d'autres entreprises nationalisées. La Commission des Finances du Sénat fit observer que rien n'obligeait l'Etat à user de son droit, et qu'au surplus il n'y avait aucune bonne raison de lui refuser pour le transport de l'énergie, ce qu'on lui accordait pour l'utilisation de l'énergie hydraulique ou l'exploitation des mines. Finalement, le texte fut rétabli et voté dans sa teneur primitive. L'Etat peut donc prendre l'initiative de construire et d'exploiter, en régie ou autrement, un réseau collectif de transport d'énergie.

2° *Les organismes collectifs* : Ce sont des sociétés d'une nature spéciale, constituées sur l'initiative de l'Etat, dans le but de construire et d'exploiter les réseaux de transport d'énergie (8). Sont susceptibles de

(8) M. L'Huillier (*op. cit.* p. 228) compare très justement les organismes collectifs « aux ententes auxquelles la loi du 16 octobre 1919 confie l'exécution des travaux d'intérêt collectif concernant l'aménagement et l'utilisation des forces hydrauliques ».

faire partie de ces organismes, outre l'Etat lui-même, « les producteurs et au besoin les distributeurs d'énergie ⁽⁹⁾, les départements, les communes et les services publics ⁽¹⁰⁾ d'une même région ». Bien plus, la loi donne à l'Etat le pouvoir de les obliger à faire partie, bon gré mal gré, de ces organismes, sous la vague condition qu'ils soient « intéressés sous une forme quelconque à un transport d'énergie électrique ». Elle met à sa disposition des voies de contraintes pour le cas où « certains des producteurs ou distributeurs d'énergie dont l'Etat juge le concours indispensable à la réalisation d'un organisme collectif de cette nature ou à son développement normal dans la suite, refuseraient leur concours ⁽¹¹⁾ ». Ces moyens de coercition, dont la mise en œuvre doit être précédée d'un avis du Comité d'Electricité, sont de deux sortes : le rachat et l'expropriation.

Le rachat ne peut être utilisé qu'à l'encontre des entreprises « dont le titre prévoit cette éventualité ». Rentrent dans cette catégorie les réseaux de transport et de distribution concédés par l'Etat, ainsi que ceux qui sont établis en vertu de permissions de voirie, et les centrales hydrauliques concédées.

Lorsque le rachat par l'Etat n'est pas possible, soit parce que le titre de l'entreprise ne le permet pas, soit

(9) Aux distributeurs, on doit assimiler les transporteurs d'énergie qui figurent d'ailleurs expressément à cet endroit dans le projet de loi sur les transmissions d'énergie actuellement en instance.

(10) D'après M. Lapie (Les entreprises d'économie mixte, p. 99, en note), la loi, sous le mot « service public », viserait spécialement « les chemins de fer d'intérêt général dont l'électrification constitue un problème actuel ».

(11) Art. 3 *bis*, paragraphe 2.

parce que le délai pendant lequel la concession est irrachetable n'est pas écoulé ⁽¹²⁾, l'expropriation reste la seule ressource. Elle se poursuit selon la procédure établie par la loi du 3 mai 1841, et doit être précédée d'une déclaration d'utilité publique prononcée par décret en Conseil d'Etat.

L'Etat, nous l'avons dit, peut s'associer aux départements et communes, ainsi qu'aux producteurs et distributeurs d'électricité, pour la formation des organismes collectifs, et leur apporter son concours financier, dans la limite des crédits octroyés chaque année à cet effet par la loi de finances. Il ressort de la discussion de la loi de 1922 au Sénat, que la loi de finances ne doit pas se borner à mettre une certaine somme à la disposition du Ministre des Travaux Publics pour la construction de réseaux collectifs ; elle devra indiquer de façon précise la répartition du crédit entre les diverses entreprises.

Par ailleurs, la loi de 1922 laisse au Président de la République, sur le rapport des Ministres intéressés, le soin de régler dans un décret d'administration publique, non encore paru à l'heure actuelle, « les modalités et les conditions du concours financier de l'Etat ⁽¹³⁾ ».

Indépendamment de tout concours financier et « par dérogation aux dispositions de la loi du 24 juillet 1867 et des lois subséquentes qui l'ont modifiée », l'Etat pourra exiger un certain nombre de sièges au

(12) Ce cas peut se présenter pour les concessions de forces hydrauliques ou de distribution publique d'énergie.

(13) Art. 18, 4° bis, a).

Conseil d'administration de tout organisme collectif. M. Coignet avait demandé au Sénat qu'on limitât le nombre des représentants de l'Etat aux quatre dixièmes du nombre total des administrateurs, à moins que l'Etat ne fût complètement propriétaire de l'affaire. Son amendement ne fut pas adopté. Un contre-projet de M. Berthelot interdisait aux Parlementaires ou anciens Parlementaires sortis de fonctions depuis moins de cinq ans de faire partie du Conseil d'Administration des organismes. Cette proposition, qui s'inspirait de la loi du 11 août 1920, n'eut pas plus de succès que la précédente. On s'en remit finalement à des règlements d'administration publique encore à paraître pour déterminer le nombre des représentants de l'Etat, « les modalités de la désignation de ces représentants, l'étendue de leurs droits et de leurs obligations ⁽¹⁴⁾ ». Il est impossible, en l'absence de ce décret, de fournir aucune précision sur ces points. Tout au plus peut-on induire de ce qui précède que les organismes collectifs seront constitués en sociétés anonymes d'économie mixte.

C. — ETABLISSEMENT ET FONCTIONNEMENT
DES RÉSEAUX COLLECTIFS. — LEURS PRIVILÈGES

Si l'Etat prend l'initiative d'établir et d'exploiter seul le réseau collectif, il l'organisera sous la forme d'une régie simple ou intéressée.

Si c'est un « organisme collectif » qui en est chargé, il devra, semble-t-il, recourir au régime de la con-

(14) Art. 18, 4° bis, b.

cession (15). Les formes dans lesquelles cette concession sera accordée feront l'objet d'un règlement d'administration publique, rendu après avis du Comité d'Electricité (16). A noter toutefois que « l'avis des Conseils Généraux et des Chambres de Commerce devra être demandé au cours des enquêtes ouvertes en cas de constitution des organismes collectifs (17). » Cette dernière clause est due à l'intervention de M. Coignet au Sénat : « Il faut, disait-il, éviter de créer des monopoles de fait qui, ayant à leur disposition des quantités d'énergie considérables qu'ils pourraient vendre à des prix excessifs, empêcheraient leur utilisation. » L'intervention des consommateurs, représentés notamment par les Chambres de Commerce (18) de la région à desservir, permettra de limiter efficacement les prétentions des organismes collectifs.

Il convient d'ailleurs de remarquer que les réseaux collectifs sont destinés exclusivement au transport de l'énergie et non à sa distribution. Les taxes qu'ils perçoivent et dont le cahier des charges fixera le maximum, sont des péages et non des prix de vente.

Les conditions générales d'établissement des ou-

(15) Cela paraît ressortir des dispositions de l'art. 18, 1°.

(16) Art. 18, 4° *bis* et 8°.

(17) Art. 18, 1°.

(18) Il est à noter que, déjà actuellement, aux termes d'une circulaire du 23 février 1923, « les projets d'établissement des réseaux de transport ou de distribution d'énergie électrique faisant l'objet de concession d'Etat avec déclaration d'utilité publique, doivent être, à l'exclusion des autres, soumis lors des enquêtes à l'examen des Chambres de Commerce pour que celles-ci puissent formuler leurs observations au même titre que les divers services intéressés visés par le règlement ».

vrages sur les voies publiques et sur les propriétés privées seront, semble-t-il, analogues à celles des lignes de transport d'énergie concédées. « En particulier le bénéfice des servitudes de l'article 12 de la loi de 1906 sera acquis aux réseaux de transport qui auront été déclarés d'utilité publique ou qui auront bénéficié du concours financier de l'Etat (a fortiori à ceux qui seront exécutés directement par l'Etat lui-même) ⁽¹⁹⁾. »

Privilèges accordés aux réseaux collectifs : Les réseaux collectifs sont dotés par la loi d'une sorte de monopole pour le transport de l'énergie dans la région qu'ils intéressent.

D'abord les producteurs et distributeurs de cette région pourront être tenus de les emprunter pour le transport de leur énergie ⁽²⁰⁾. La loi ne précise pas l'étendue de cette obligation.

De plus l'Administration devra s'efforcer de mettre en harmonie avec l'ouvrage collectif les lignes de transport et de distribution qui pourraient être installées postérieurement. « Des permissions de voirie ne pourront être délivrées par le Préfet, ou des actes de concession passés au nom de l'Etat dans cette région, que si les entreprises ne font pas double emploi avec les réseaux de transport, et les obligations à elles imposées devront en tous cas tenir compte de leur existence et des conditions de leur fonctionnement ⁽²¹⁾. » La loi ajoute que « les refus pour cause

(19) L'Huillier, *op. cit.* p. 230. Cf. Mestre, *op. cit.* p. 2 et 3.

(20) Art. 3 *bis*, paragraphe 4.

(21) Art. 3 *bis*, paragraphe 4.

de double emploi des demandes de concession présentées dans la région devront faire l'objet de décisions motivées du Ministre des Travaux Publics, prises après avis du Comité d'Electricité ⁽²²⁾ ». La publication des motifs de la décision de rejet a sans doute pour but d'inciter le postulant évincé à harmoniser son projet avec l'existence du réseau collectif. Le demandeur d'une permission de voirie n'a pas droit à ces égards ; il n'a pas non plus la garantie de l'avis du Comité d'Electricité. Il est à remarquer d'ailleurs que cette clause ne peut jouer que lorsque le tracé des lignes de la concession future est détaillé dans la demande, ce qui n'est guère le cas que pour les concessions de transport d'énergie et pour les lignes d'une concession de distribution qui font partie du projet primitif. Pour les extensions des réseaux de distribution, le double emploi n'apparaîtra que par la suite, au moment de l'approbation des projets ; et le concessionnaire ne bénéficiera pas des garanties que la loi n'accorde qu'aux demandeurs de concessions nouvelles. Les projets pourront donc être rejetés sans que le Comité d'Electricité ait à intervenir et le Ministre à motiver son refus.

III. — Critique de la loi

Il est bien difficile, en l'absence des règlements qui le doivent préciser et compléter, d'apprécier à sa juste valeur un texte aussi général et aussi vague que celui

(22) Art. 3 *bis*, paragraphe 5.

de la loi du 19 juillet 1922. Les dispositions de cette loi sont ambiguës sur plus d'un point et c'est déjà un grave reproche. Mais ce n'est pas le seul : de la critique que nous allons entreprendre, il ressortira que cette loi est, sous sa forme actuelle du moins, difficilement applicable.

En lui-même, l'objet que la loi se propose ne mérite que des éloges. La constitution de vastes réseaux régionaux de transport d'énergie permettrait, notamment, de concentrer la production en d'importantes centrales où le prix de revient du kilowatt-heure est infiniment plus bas que dans des usines locales de faible puissance. Nous n'insisterons pas sur ces considérations économiques, qui ont été exposées fréquemment, au point de devenir des lieux communs. Par contre, l'intervention de l'Etat, surtout sous la forme en quelque sorte impérieuse que lui donne la loi de 1922, paraît d'une utilité beaucoup plus problématique. On a craint, sans doute, que l'équipement électrique du territoire ne gardât trop longtemps le caractère dispersé et individualiste des débuts. Les événements ont montré que cette crainte était mal fondée : depuis 1922, on a vu se développer dans tout le pays, avec une étonnante rapidité, et sans le concours de l'Etat, de grands réseaux de transport à très haute tension. Les « régions » électriques se sont dessinées d'elles-mêmes sous une forme infiniment plus heureuse qu'on n'eût pu le faire *a priori*. Cette évolution est d'ailleurs loin d'être terminée : mais le libéralisme dont a sagement fait preuve jusqu'ici l'Administration semble la favoriser.

Le mécanisme lui-même de la loi n'est pas non plus exempt de tout reproche. Le législateur entend obliger certains producteurs et distributeurs d'énergie à prêter leur « concours » à la constitution d'organismes collectifs. Nous avouons ne pas voir très clairement la nature de ce « concours ». S'agit-il d'un concours financier et veut-on contraindre les producteurs et distributeurs à souscrire un certain nombre d'actions de la société naissante ? Fort bien ; mais alors à quoi bon, s'ils refusent, racheter ou exproprier leurs installations ? N'est-ce qu'une menace pour amener les récalcitrants à composition ? Cela serait étrange et il semble bien que cette interprétation doive être rejetée.

Ce concours devra-t-il être donné en nature ? L'organisme collectif pourrait, par exemple, contraindre un producteur à se raccorder à ses lignes et à lui livrer une certaine quantité d'énergie. De même certains distributeurs seraient obligés de consommer les excédents d'énergie dont disposerait l'organisme. Mais, là encore, des difficultés surgissent : comment fixer la durée, l'importance et le prix de ces réquisitions ou de ces livraisons forcées ? Au surplus — et c'est le point capital — ces fonctions ne conviennent pas à un réseau *de transport* qui ne doit, en aucun cas, ne l'oublions pas, vendre de l'énergie, ni par conséquent en acheter. S'il lui faut remplir ce rôle, l'organisme collectif perd sa qualité de transporteur d'énergie et devient un simple distributeur investi de droits exorbitants sur ses fournisseurs et ses clients.

Ce fameux « concours » consisterait-il, comme

semble l'indiquer l'article 3 *bis*, paragraphe 4, en l'obligation pour les producteurs et distributeurs de la région intéressée d'emprunter le réseau collectif pour le transport de leur énergie, de même que le paysan du moyen-âge était contraint de moudre son grain au moulin seigneurial ? Encore faudrait-il que l'expéditeur et le destinataire de cette énergie pussent être raccordés au même réseau collectif. Au surplus l'utilité de moyens exceptionnels de coercition n'apparaît guère pour cela : en effet, ou le producteur et le distributeur sont déjà reliés par une ligne et alors à quoi bon les obliger à en changer ? ou ils ne le sont pas encore et il s'agit d'éviter la dispersion des efforts ; rien n'empêche alors l'Administration de refuser aux parties l'autorisation ou la concession nécessaire pour la construction de la ligne. L'intention du législateur est donc ici bien obscure et aurait besoin d'éclaircissements.

Non moins critiquable apparaît l'adoption de « l'expropriation conformément à la loi du 3 mai 1841 » comme suprême ressource de l'Administration, lorsqu'un producteur ou un distributeur d'énergie se refuse à participer à la constitution de l'organisme collectif et que le rachat de ses installations n'est pas possible en vertu de son titre. Comme le dit fort bien Hauriou, « les choses corporelles et immobilières peuvent seules être expropriées. Il résulte de l'ensemble des dispositions législatives (de 1841) que l'expropriation n'est faite que pour les propriétés foncières, non pas pour les meubles ni pour les droits

incorporels (23) ». Il est vrai que les centrales et les lignes électriques concédées sont elles-mêmes des choses corporelles et immobilières. Mais le concessionnaire n'en est pas propriétaire. Il n'a sur elles qu'un droit mobilier comme le droit du locataire sur l'immeuble loué (24). Or c'est précisément ce droit que l'Administration exproprie en vertu de la loi du 19 juillet 1922. Cette loi va donc à l'encontre des principes mêmes de notre droit public (25).

Ce n'est pas tout : la procédure de la loi de 1841, établie pour l'expropriation de terrains et d'édifices, convient fort mal pour les ouvrages d'une concession de production ou de transmission d'énergie. En particulier, les règles concernant la fixation de l'indemnité sont ici difficilement applicables : on conçoit mal que le préjudice subi par l'exproprié puisse être évalué par un jury de propriétaires sélectionné conformément à la loi de 1841. Les jurés seraient souvent bien embarrassés d'estimer la valeur du matériel spécial frappé d'expropriation. Les autres règles de procédure concernant les enquêtes, l'arrêté de cessibilité, etc..., doivent aussi être remaniées de fond en comble si on veut les appliquer à des centrales et à

(23) Hauriou : Précis de Droit Administratif, 11^e éd., p. 729.

(24) Par contre le permissionnaire de voirie est propriétaire de ses installations. Toutefois la chose ne présente ici guère d'intérêt, car on sait que le rachat des installations établies en vertu d'une permission est toujours possible pour la constitution d'organismes collectifs. (Art. 8 et 14 de la loi du 27 février 1925).

(25) « Les droits des concessionnaires n'ont jamais été résolus que par des lois spéciales. On peut citer les lois du 25 mai 1845 et du 28 juillet 1860 relatives au rachat des canaux de navigation concédés à des compagnies. » (Hauriou, *loc. cit.* p. 729, note 1).

des lignes électriques. Une simple lecture du texte légal suffit pour s'en rendre compte.

On voit que l'application de la loi du 3 mai 1841 à notre matière, telle que la prévoit la loi de 1922, est impraticable. N'eut-il pas été plus simple et plus pratique de déclarer rachetables à toute époque, dans des conditions analogues aux concessions nouvelles, toutes les concessions de force hydraulique ou de transmission d'énergie ? On peut objecter que cette solution va à l'encontre du principe de la non-rétroactivité des lois. Mais le législateur de 1925, à propos des permissions de voirie, n'a pas eu tant de délicatesse, et, au surplus, le parti adopté par la loi de 1922 est lui-même, nous l'avons vu, contraire à certaines règles du droit public.

Quoiqu'il en soit, la loi du 19 juillet 1922 est restée lettre morte : les transports d'énergie se sont développés et se développeront encore sans son secours. L'Administration a fait preuve de sagesse en reléguant cette arme peu maniable dans l'arsenal des textes inutilisés. Le jour n'est peut-être pas éloigné où cette loi n'aura plus, comme tant d'autres, qu'un intérêt historique.

Conclusion

Nous nous sommes efforcés, au cours de cet ouvrage, d'étudier d'une manière aussi objective que possible le régime juridique des transports d'énergie. Il nous reste maintenant à faire les quelques brèves remarques que suggère un coup d'œil jeté sur l'ensemble de cette réglementation.

Ce qui frappe, dès l'abord, c'est le peu d'importance des textes proprement législatifs concernant la matière. L'Administration s'est contentée d'étendre au transport de l'énergie la loi du 15 juin 1906, qui avait été conçue pour la distribution, et d'en réglementer l'application, en ce qui concerne certaines formalités, par des décrets d'administration publique, réduits d'ailleurs au strict nécessaire. Quant au reste, elle a préféré procéder, par voie contractuelle, en insérant dans les cahiers des charges certaines clauses fondamentales.

Il faut reconnaître qu'en agissant de la sorte, elle a fait preuve d'habileté et de prudence. L'intervention du législateur, aux débuts d'une nouvelle industrie dont les conditions d'existence sont encore mal définies, risque, par des dispositions malheureuses, d'en

compromettre le développement. La loi de 1906, bien qu'imparfaite, avait du moins l'avantage d'être un instrument éprouvé de longue date et dont une jurisprudence abondante avait fixé l'emploi. En l'étendant au transport de l'énergie, l'Administration savait exactement à quoi elle s'engageait et la souplesse du texte devait lui permettre, par des règlements convenablement étudiés et facilement modifiables, de l'adapter exactement aux conditions de développement des nouveaux réseaux. Une nouvelle loi n'eut certes pas fait mieux. Cela est si vrai, que le seul texte légal spécial au transport de l'énergie, à savoir la loi du 19 juillet 1922, s'est révélé, par la suite, difficilement applicable.

Doit-on, maintenant que l'on a acquis une certaine expérience en la matière et que de grandes sociétés de transport d'énergie ont pris un essor que l'on peut considérer comme définitif, souhaiter une intervention du législateur ? A vrai dire, le besoin ne s'en fait guère sentir et la majorité des concessionnaires se déclarent satisfaits de leur statut actuel. Aussi bien, les conditions d'exploitation des lignes de transport semblent être, à l'heure présente, en pleine évolution. Déjà, dans certains cas, le transporteur doit assurer le rôle de répartiteur des charges entre les producteurs, et acquiert, de la sorte, par la force des choses, une manière de suprématie sur les usines génératrices. Cette tâche lui est, d'ailleurs, facilitée, du fait qu'en général les usagers du transport ont des intérêts dans l'entreprise et participent à sa gestion, au moyen d'administrateurs communs. Mais, de là à

transformer la Société de transport en un organisme coopératif d'achat et de vente d'énergie, il n'y a qu'un pas, qui sera peut-être bientôt franchi. Un nouveau régime juridique devra alors être instauré.

Quoi qu'il en soit, l'avenir des réseaux de transport d'énergie paraît encore plein d'inconnu. S'il faut légiférer, mieux vaut attendre. Ici, comme en bien des cas, un opportunisme de bon aloi convient souvent mieux qu'un dogmatisme rigide à l'excès.

Vu :

Lyon, le 3 Décembre 1931.

Le Président de la Thèse,

M. NICOLAS.

Vu :

Lyon, le 3 Décembre 1931.

le Doyen,

L. JOSSERAND.

Vu et permis d'imprimer

LYON, le 7 Décembre 1931.

LE RECTEUR, PRÉSIDENT DU CONSEIL DE L'UNIVERSITÉ,
A. LIRONDELLE

Bibliographie des ouvrages spéciaux

- BLAEVOET (C.). — Les atteintes à la propriété à raison des travaux publics. Paris, Giard, 1930.
- BOUGAULT (P.). — Cahier des charges pour les Distributions d'énergie. Grenoble, Rey, 1922.
- Manuel des autorisations de Voirie. Grenoble, Rey, 1920.
- COLOMBET (D.). — Des droits des distributeurs d'énergie électrique vis-à-vis des propriétaires. Paris, Dalloz, 1925.
- JOSSERAND (L.). — Les transports en service intérieur et service international. Paris, Rousseau, 1926.
- LAPIE (P.O.). — Les entreprises d'économie mixte. *Thèse*, Paris, 1925.
- L'HUILLIER (J.). — Législation des Distributions d'énergie électrique. Paris, Albin Michel, 1926.
- MARANGES (H.). — Les Transports d'Energie Electrique et la propriétés privée Paris, Rousseau, 1929.
- MESTRE (A.). — Propriétaires et Compagnies de distribution d'énergie électrique. Paris, Sirey, 1925.
- TROTABAS (L.). — De l'utilisation du Domaine public par les particuliers. *Thèse*, Paris, 1924.

Recueils de textes

Recueil des lois, décrets, arrêtés, circulaires et cahiers des charges relatifs à la production et à la distribution de l'énergie électrique, publié sous la direction de Ch. BLAEVOET. Paris, Imprimerie Administrative Centrale, 1930.

Cahier des Charges pour les lignes de transport d'énergie. Type Ing., n° 48 F. Paris, Imprimerie Administrative Centrale.

Revue

Revue Générale de l'Electricité.

Le Génie Civil.

Bulletin du Comité du Contentieux de la Chambre Syndicale des Forces Hydrauliques.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION. — <i>Exposé sommaire de la législation des transmissions d'énergie électrique</i>	7
I. — Notions historiques	8
II. — Les principes directeurs de la loi du 15 juin 1906 et leur évolution postérieure..	10
III. — Etude sommaire de la législation actuelle des transmissions d'énergie	17

PREMIERE PARTIE

LES CONCESSIONS DE TRANSPORT D'ENERGIE	39
--	----

TITRE PREMIER. — LE MÉCANISME ADMINISTRATIF DE LA CONCESSION DE TRANSPORT	41
---	----

CHAPITRE PREMIER. — <i>Les caractéristiques du transport d'énergie</i>	43
--	----

I. — Critère économique	43
II. — Critères techniques	44
III. — Critère juridique	47

CHAPITRE II. — <i>L'Autorité compétente pour accorder la concession de transport</i>	51
--	----

CHAPITRE III. — <i>La demande de concession de transport</i>	55
I. — Présentation de la demande et mise à l'enquête	56
II. — Enquête	58
III. — Instruction	60
IV. — Délivrance de la concession	61
V. — Déclaration d'utilité publique	63
CHAPITRE IV. — <i>Le cahier des charges de la concession de transport</i>	65
I. — Objet de la concession	67
II. — Travaux	77
III. — Tarifs et conditions du service	82
IV. — Fin de la concession	90
V. — Clauses diverses	100
CHAPITRE V. — <i>Le contrôle de la concession de transport</i>	105
I. — Organisation du contrôle	106
II. — Attributions du Service de contrôle	107
III. — Frais de contrôle	113
TITRE SECOND, — LE CONTRAT DE TRANSPORT D'ÉNERGIE	115
CHAPITRE VI. — <i>Le contrat de transport d'énergie considéré en lui-même</i>	117
I. — Définition et nature juridique	117
II. — Les éléments du contrat	125
III. — Les conditions de validité du contrat	133
IV. — Le contentieux du contrat	136
V. — La fin du contrat	140

CHAPITRE VII. — <i>Les obligations de l'usager</i>	143
I. — Le paiement du prix et ses garanties	143
II. — Les prescriptions techniques du concessionnaire et leurs sanctions	146
CHAPITRE VIII. — <i>Les obligations du transporteur.</i> — <i>Le problème de la responsabilité contractuelle</i>	153
I. — Les obligations du transporteur	154
II. — Sa responsabilité contractuelle	157
TITRE TROISIEME. — LE TRANSPORTEUR D'ÉNERGIE ET LES TIERS	169
CHAPITRE IX. — <i>Le transporteur d'énergie et les personnes morales de droit public</i>	169
I. — Installation des ouvrages sur le domaine public	170
II. — Modification et déplacement des ouvrages établis sur le domaine public	172
III. — Dommages causés aux ouvrages du transport	173
IV. — Redevances	174
CHAPITRE X. — <i>Le transporteur d'énergie et la propriété privée</i>	177
I. — L'occupation temporaire	178
II. — L'expropriation pour cause d'utilité publique	181
III. — Les servitudes légales de l'article 12....	183
IV. — Le système du nouveau projet de loi sur les transmissions d'énergie électrique	196

DEUXIEME PARTIE

LES RESEAUX COLLECTIFS POUR LE TRANS- PORT DE L'ENERGIE	201
CHAPITRE UNIQUE. — <i>La loi du 19 juillet 1922</i>	203
I. — But de la loi. Son histoire	204
II. — Analyse de la loi	209
III. — Critique de la loi	217
CONCLUSION	223
BIBLIOGRAPHIE	227
